UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

RESPONSABILITÉ

DES

ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

AUX POINTS DE VUE CIVIL ET PÉNAL

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT ÈS-SCIENCES JURIDIQUES

PAR

AUGUSTE PIERRON
AVOCAT A LA COUR D'APPEL
DE MONTPELLIER

MONTPELLIER
IMPRIMERIE J. LAURIOL, RUE COLLOT, 9

1909

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT ÈS-SCIENCES JURIDIQUES

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, professeur de Droit administratif.

LABORDE, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Économie industrielles.

CHARMONT, professeur de Droit civil.

CHAUSSE, professeur de Droit romain.

VALÉRY, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

MARGAT, professeur de Droit civil.

PERREAU, professeur de Procédure civile.

MOYE, professeur de Droit international public.

RIST, professeur d'Économie politique.

BARTHÉLEMY, agrégé, chargé d'un cours de Droit constitutionnel.

GIFFARD, agrégé, chargé d'un cours d'Histoire du Droit.

MORIN, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil approfondi.

BRIDREY, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

NOGARO, agrégé, chargé d'un cours d'Economie politique.

ROCHETTE, secrétaire.

GLAIZE, professeur honoraire.

MEMBRES DU JURY :

MM. CHARMONT, *Président.*
LABORDE, PERREAU, *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

RESPONSABILITÉ

DES

ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

AUX POINTS DE VUE CIVIL ET PÉNAL

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT ÈS-SCIENCES JURIDIQUES

ACAD. MONTPELLIER BIBL.

PAR

AUGUSTE PIERRON

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

DE MONTPELLIER

MONTPELLIER

IMPRIMERIE J. LAURIOL, RUE COLLOT, 9

1909

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534907_0028

A LA MÉMOIRE

DE MON PÈRE ET DE MA MÈRE BIEN-AIMÉS

Aug. P.

RESPONSABILITÉ

DES

ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

AUX POINTS DE VUE CIVIL ET PÉNAL

PRÉLIMINAIRES

L'esprit inventif de l'homme donnait naissance, il y a une dizaine d'années, aux automobiles qui devaient bouleverser les données jusqu'alors reçues en matière de circulation. Non seulement le mode de propulsion et les vitesses du nouvel engin devaient attirer l'attention, mais aussi le mouvement, la vie nouvelle qui allaient être donnés à nos routes délaissées depuis l'invention des chemins de fer; les diligences et les charrois s'étaient fait de plus en plus rares, plongeant les routes dans un abandon presque complet. Les automobiles, au contraire, devaient leur apporter la vie et les remettre en honneur.

Mais si l'activité des hommes a d'heureuses consé-

quences, il ne faut pas oublier que toute chose a son revers ; la vie sociale impose des rapports qui entraînent parfois, qu'on le veuille ou non, des préjudices moraux et matériels. De l'existence des automobiles devait nécessairement naître des accidents ; du jour où la première automobile circulait, le problème des accidents d'automobile naissait en même temps.

Pour résoudre les questions de responsabilité civile ainsi soulevées, les tribunaux avaient à leur disposition les articles 1382 et suivants du Code civil avec la théorie que la jurisprudence et la doctrine en ont fait découler. Il s'agissait de faire un travail d'adaptation, puisque le législateur de 1804 ne pouvait pas prévoir l'automobilisme et ses conséquences. Et cette circonstance a précisément permis à certains juristes éminents de se demander si l'on ne devait pas faire une législation spéciale pour les automobilistes, si les circonstances de fait qui entourent les accidents d'automobile et les changements qu'apportent ces nouvelles machines ne justifient pas des réformes, notamment l'introduction d'un principe nouveau devant changer les bases de la responsabilité délictuelle.

Nous eussions aimé étudier un sujet plus grave et plus austère, mais il nous a semblé que l'importance de plus en plus grande que prennent les automobiles dans la vie moderne n'était pas sans donner quelque intérêt et quelque utilité à l'étude de la responsabilité civile et pénale des accidents d'automobile.

Le problème de la responsabilité délictuelle comportant deux aspects distincts, nous envisagerons dans

deux sections spéciales le délit civil et le délit pénal. Mais les principes qui doivent être mis en jeu étant l'application à un sujet particulier de la théorie générale, nous croyons qu'il n'est pas inutile d'esquisser tout d'abord dans une introduction la théorie générale du délit. La première partie de cette étude comprendra donc l'examen du droit positif ; mais nous négligerons complètement le côté réglementaire qui sort des limites de notre sujet.

Toute œuvre humaine est susceptible d'améliorations, aussi n'est-il pas surprenant que l'on ait pensé à proposer des réformes ; d'excellents esprits ont présenté plusieurs projets de loi sur les différents points de la matière, nous consacrerons notre deuxième partie à leur examen. Il est bon aussi de suivre le mouvement des idées à l'étranger, on peut en tirer un enseignement profitable, car il est possible de retirer le bénéfice de l'expérience des divers peuples et d'éclairer son jugement, en prenant connaissance des différentes façons dont la même question peut être envisagée. Nous ne manquerons donc pas de passer en revue les projets de loi qui sont à l'étude dans les pays étrangers où la circulation automobile est assez intense pour avoir fait également naître le problème des accidents d'automobile.

Enfin, après nous être formé une opinion au contact des diverses théories exposées, nous aurons à nous demander quelle est la solution qui résout le mieux le problème ainsi posé.

INTRODUCTION

LE DÉLIT CIVIL ET LE DÉLIT PÉNAL

LEUR NATURE ET LEURS ÉLÉMENTS

§ 1er. — Leur nature.

Tout individu possède un ensemble de droits qu'il a la faculté d'exercer afin de développer et d'affirmer sa personnalité ; il peut aussi entendre qu'on ne mette pas d'entraves à sa jouissance, et si un autre individu vient empêcher l'exercice de ses droits, il pourra lui demander compte de son intervention injustifiée. Celui qui, sans justification, aura porté une atteinte dommageable au droit d'autrui aura commis un délit.

D'autre part, l'ensemble des individus qui forme la société, a des droits différents de ceux de chacun pris à part ; la société, pour maintenir le bon ordre, pour subsister, a dû poser certaines règles que tous ses membres doivent respecter. Si l'un d'eux vient à violer

les règles ainsi posées il aura encore commis un délit.

Nous nous trouvons donc en présence d'un délit pénal et d'un délit civil ; celui-ci sera tout fait ou omission illicite qui aura causé un dommage à quelqu'un, celui-là sera tout fait ou omission illicite prévu et puni par la loi pénale ; l'un s'adresse au trouble porté aux simples particuliers, l'autre au trouble causé à la collectivité.

Mais si un événement est venu rompre l'ordre normal il est de toute justice que celui qui en est l'auteur supporte les conséquences de son acte, il doit être responsable, son délit entraînera sa responsabilité : au délit civil correspondra la responsabilité civile et au délit pénal la responsabilité pénale. La responsabilité civile consistera à réparer le dommage causé aux individus, elle fera naître une obligation ; la responsabilité pénale obligera celui qui l'a encourue à subir la peine qu'il a méritée. Le droit civil envisage donc les délits au point de vue de l'indemnisation de la personne lésée injustement, tandis que le droit pénal s'occupe des délits pour en assurer la répression au moyen des peines sans qu'il soit nécessaire de voir si une personne a souffert un préjudice.

Le domaine du délit civil et celui du délit pénal sont donc bien différents, mais est-ce à dire qu'ils n'ont rien de commun ? Ils puisent tous les deux leur existence dans un fait illicite, si bien que souvent le même fait donnera naissance aux deux espèces de délits et entraînera les deux responsabilités ; ainsi

à la suite d'un accident d'automobile ayant entraîné des blessures, il y aura lieu à des poursuites du ministère public pour coups et blessures, et à une action civile en dommages intérêts pour le tort que l'accident a causé à la victime. Mais cette relation entre les deux délits, si elle se rencontre très souvent, n'a pas toujours lieu, un fait peut être délictueux au point de vue de la répression sans pour cela entraîner la responsabilité civile du délinquant, soit qu'il ait été dirigé contre un tiers et ne lui ait causé aucun préjudice, comme par exemple une tentative d'assassinat quand elle a complètement manqué son effet, soit que le fait délictueux ait été seulement dangereux pour la société comme un excès de vitesse poursuivi pour lui-même, ou comme le délit de fuite. Inversement un fait peut constituer un délit civil sans être en même temps un délit pénal (dol dans les contrats, stellionat, etc.)

Les deux espèces de délits peuvent donc être indépendants l'un de l'autre au point de vue du fait générateur, mais s'ils dérivent de la même source comme dans la plupart des cas, cette circonstance sera très intéressante a connaître au point de vue de la compétence, de la procédure, de la prescription.

Nous avons jusqu'ici employé le mot délit dans un sens large englobant, d'une part, tous les faits dommageables et, d'autre part, tous les faits punissables; mais il est susceptible d'être pris dans un sens plus étroit aussi bien dans le domaine du droit civil que dans celui du droit pénal.

Le délit civil, avons nous dit, est tout fait illicite

ayant causé un dommage à autrui, mais en analysant la psychologie de l'auteur du délit on en est venu à distinguer l'élément intentionnel et l'on a dit qu'il y aurait délit lorsque le fait illicite et dommageable a été commis volontairement, lorsqu'une intention perverse a été manifestée, tandis que lorsque cet élément ferait défaut il y aurait simplement quasi-délit. Ainsi le délit se distingue du quasi-délit uniquement par l'intention de l'agent, de sorte que le même fait, selon que l'auteur du fait a voulu ou n'a pas voulu nuire, constitue soit un délit, soit un quasi-délit. Il n'y a pas d'intérêt à faire la distinction puisque seul l'élément intentionnel l'explique et que celui-ci n'a aucune influence sur la responsabilité qui découle du délit et du quasi-délit; les règles qui gouvernent cette responsabilité sont les mêmes dans les deux cas, l'existence de la faute suffit pour entraîner l'obligation de réparer.

Au point de vue pénal le mot délit a également plusieurs sens; nous avons employé jusqu'ici le sens général qui englobe tous les faits punissables et qui est synonyme d'infraction ; mais dans un sens étroit le mot délit désigne la catégorie de faits, généralement intentionnels, punis de peines correctionnelles, par opposition aux crimes et aux contraventions, les uns punis des peines les plus graves, les autres des peines de simple police.

§ 2. — Éléments du délit civil.

Le délit civil a pour corollaire la responsabilité civile, il entraîne l'obligation de réparer le dommage causé ; « on entend par responsabilité l'obligation de réparer le préjudice résultant d'un fait dont on est l'auteur (1) ». Toutefois, pour que la responsabilité existe il faut que certaines conditions se trouvent réunies. Et tout d'abord il faut que l'auteur du dommage ait commis un fait que l'on puisse lui reprocher, qu'il soit en faute ; il faut ensuite qu'un dommage ait été subi et que ce dommage soit le résultat de la faute.

Le principe fondamental de la responsabilité, celui sans lequel il est impossible de la légitimer, est l'existence de la faute; chacun de nous est tenu de réparer le mal qu'il a causé injustement; cette idée qui repose sur l'équité ne saurait souffrir d'exception, là où il n'y a pas de faute il ne peut pas exister d'action en responsabilité (2).

Cette théorie de la faute est reproduite du droit romain qui avait concrétisé les règles de la responsabilité dans le plébiscite célèbre connu sous le nom de *lex Aquilia* qui réglementait le *damnum injuria*

(1) Sourdat. *Traité de la responsabilité.*

(2) La jurisprudence a toujours proclamé la nécessité d'une faute; la Cour de Cassation censure toutes les décisions qui ne visent pas cet élément et tiennent compte uniquement du préjudice Cass. 7 févr. 1894. S. 98-1-278. D 94-1-239.

datum; cette loi qui au début ne visait que certains cas, reçut des extensions successives de la part du prêteur et finit par devenir générale. Ses principes passèrent dans notre ancien droit et de là dans le Code civil.

Lorsqu'un acte a été commis et cause un dommage, pour savoir s'il y a responsabilité, il faudra se demander si son auteur a commis une faute ; on devra examiner l'acte en lui-même et voir si une personne respectueuse de ses devoirs ne l'aurait pas commis ; mais cela ne suffit pas ; il faut aussi examiner si l'auteur de l'acte a eu conscience de ce qu'il faisait ; il faut qu'il ait agi volontairement ; il n'est pas nécessaire qu'il ait voulu commettre un délit, qu'il ait su qu'il allait commettre une faute, mais il faut qu'il ait eu l'intention d'agir. En somme la faute se décompose en deux éléments : l'illicité et l'imputabilité, celui qui a commis un acte délictueux ou quasi délictueux doit avoir commis sciemment l'acte qui lui est reproché et cet acte doit être illicite.

La gravité du fait illicite pourra varier d'intensité, être très importante ou peu appréciable ; la *lex Aquilia* avait déjà fixé ce point, elle admettait la faute la plus légère, la plus petite infraction que n'eut pas commise la personne la plus attentive. Le Code civil a consacré cette théorie dans les articles 1382 et 1383 puisqu'il établit la responsabilité d'une simple imprudence ou négligence. Mais une fois qu'il est établi que l'acte est illicite, l'individu qui l'a commis ne peut pas être condamné à en réparer le dommage ; ici intervient le

deuxième élément de la faute, l'imputabilité, celle-ci exige pour qu'il y ait responsabilité que l'on ait agi en connaissance de cause. De là il résulte que toutes les fois que l'auteur de l'acte préjudiciable à autrui n'aura pas eu la liberté d'éviter le fait qu'il a commis, sa responsabilité civile n'existera pas ; c'est ce qui se produira toutes les fois qu'il sera en présence d'un cas fortuit ou de force majeure, c'est-à-dire des événements qui sont étrangers et supérieurs à sa volonté, qu'il ne pouvait pas prévoir et déjouer.

Une autre conséquence de l'imputabilité sera l'exonération de tous ceux qui ne jouiront pas de la plénitude de leurs facultés mentales, ainsi les enfants en bas âge qui n'ont pas une maturité d'esprit suffisante, et les fous auxquels la maturité d'esprit fait totalement défaut.

Quand dira-t-on qu'un acte est illicite ? Lorsqu'il sera fait sans droit ; ce sera celui défendu, prohibé par la loi ou, à défaut de la loi, celui contraire aux règles de la prudence élémentaire, de la conduite d'un type abstrait idéal. Il n'y aura acte illicite que dans ce cas, car toutes les fois que nous accomplissons un acte en conformité avec nos droits, nous ne faisons qu'user de nos prérogatives ; il se peut que nous fassions du tort à quelqu'un, mais nous ne pourrions pas être déclarés en faute, puisque la loi nous permet d'agir ainsi ; par exemple, on n'aurait rien à redire au propriétaire qui, en construisant un mur sur son terrain libre de toute servitude, bouche la vue que son voisin avait sur la campagne et qui donnait de la

valeur à sa propriété (1). Cependant, sous l'influence des idées humanitaires, cette façon de voir a été quelque peu modifiée et l'on a voulu voir une faute là où autrefois on n'aurait rien retenu, et l'on a déclaré que l'exercice d'un droit pouvait être fautif si on en faisait un usage abusif.

Sans vouloir entrer dans l'étude de la théorie de l'abus du droit, voyons comment le fait illicite pourra se produire ; il résultera d'un fait positif ou d'un fait négatif, il y aura, suivant les cas, délit d'omission ou de commission, selon qu'on a fait quelque chose interdit par la loi ou qu'on n'a pas fait ce que la loi ordonnait de faire ; de sorte que l'on peut dire que « la faute est un manquement à une obligation préexistante, une personne ne peut pas être en faute si elle n'était tenue de rien avant l'acte qu'on lui reproche » (2). La faute est donc un fait nettement déterminé, que son caractère illégitime permet de différencier; le Code civil est beaucoup trop vague en définissant la faute : tout fait quelconque de l'homme, cette expression permet de supposer que tout acte résultant de l'activité humaine peut engendrer la responsabilité civile ; c'est inexact, il faut qu'il y ait faute et que l'acte soit illégitime.

La victime du fait d'autrui, pour triompher dans une action en dommages-intérêts, devra, en premier

(1) Les jurisconsultes romains avaient affirmé ce principe en disant « nemo damnum fecit, nisi qui id fecit quod facere jus non habet ». (Paul, Digeste, liv. L, tit. 17, p. 151).

(2) Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil*, t. II, 4me éd., p. 275.

lieu, prouver la faute de l'auteur de ce fait; mais si elle n'arrive pas à faire cette preuve et si, au contraire, il est démontré que le dommage résulte uniquement de sa faute personnelle, elle ne pourra rien réclamer.

Il peut se faire que la faute ne soit pas exclusivement imputable à un tiers ou à la victime du préjudice; il peut arriver que la victime et l'auteur du fait dommageable aient tous deux quelque chose à se reprocher, il y a alors faute commune ; chaque partie devra supporter les conséquences de sa faute, et la réparation allouée à la victime variera avec le degré de faute qui incombe à chacune. L'existence d'une faute de la victime ne fait pas disparaître la responsabilité de l'auteur du dommage, car les articles 1382 et 1383 ne disent pas que sa responsabilité n'existe que si sa faute se trouve seule. Par cela même qu'il y aura deux fautes en présence, il faudra que le juge soupèse l'influence réciproque des deux fautes sur le dommage pour établir le quantum de la réparation due à la victime.

Une fois la faute de l'auteur d'un fait établie, la responsabilité civile ne saurait être encore mise en jeu ; si le droit pénal peut se contenter d'examiner l'imputabilité d'un fait illicite, le droit civil se montre plus exigeant; ne cherchant pas à approfondir des problèmes de conscience, mais à réparer les torts qui ont pu être causés, il exigera un nouvel élément : il faudra que l'on prouve l'existence d'un dommage ; celui qui intentera une action civile en réparation du préjudice

qu'il a subi, devra prouver l'existence de ce préjudice. Sans dommage, pas de responsabilité, l'existence de la faute seule est insuffisante ; sans doute, il n'est pas nécessaire qu'il y ait dommage pour qu'il y ait faute, mais le dommage est indispensable pour que la faute soit réprimée civilement (1). Quelle que soit la nature du préjudice souffert, il y aura lieu à réparation, qu'il soit matériel ou moral peu importe, pourvu qu'il existe (2). Toutefois, il sera nécessaire que ce préjudice soit direct, actuel et appréciable.

Malgré la démonstration de l'existence d'une faute et d'un dommage, on ne pourrait condamner l'auteur de la faute à payer une indemnité ; comment, en effet, le rendre responsable, si la faute dont il s'est rendu coupable est étrangère au dommage ? C'est pourquoi, il doit intervenir un troisième élément qui sera un rapport de cause à effet ; tant qu'on n'aura pas démontré que le dommage souffert est en raison directe de la faute commise, on ne pourra pas mettre en jeu la responsabilité civile, peu importe qu'il y ait eu faute, si celle-ci n'a aucune influence sur le dommage. La preuve de l'existence du lien de causalité entre ces deux éléments pourra seule rendre responsable l'auteur de la faute ; cette condition est nettement indiquée dans les articles 1382 et 1383 ; aussi, les décisions

(1) Voir Cass. 14 janvier 1862. D. 62-1-91. — Cass. 17 février 1874. D. 74-1-360. — Cass. 6 février 94. D. 94-1-192. — Cass. 28 juin 1902. D. 03-1-509 et note E. Bouvier. — Cass. 27 janvier 1885. D. 85-1-363.

(2) En ce qui concerne le dommage moral, voir Cass. 7 juin 1903. S. 1895-1-413. — Alger, 22 juin 1900. D. 01-2-411. S. 02-2-128. — Lyon, 23 février 1901, *Monit. jud. Lyon*, 26 juillet 01.

qui ne constatent pas suffisamment cette relation sont cassées par la Cour de Cassation (1).

Les personnes civilement responsables. — Chacun est responsable de son fait personnel ; il semble donc légitime d'admettre que ceux qui sont restés étrangers à un fait dommageable, soit qu'ils n'y aient pris aucune part, soit même qu'ils aient ignoré son accomplissement, restent en dehors de la réparation qui est due à la victime ; seul le coupable doit la supporter en entier, car les fautes sont personnelles.

Cependant le Code ne s'est pas arrêté à cette règle et dans les art. 1384, 1385 et 1386, il édicte la responsabilité du fait d'autrui en ce qui concerne les personnes dont on doit répondre et les choses que l'on a sous sa garde. Cette dérogation peut paraître étrange au premier abord, mais on s'aperçoit rapidement qu'il n'y a là que l'application du principe de la faute, si une personne se trouve tenue d'un dommage arrivé par le fait d'autrui ou d'une chose, c'est qu'elle aura toujours une faute à se reprocher ; c'est encore sa responsabilité qui forme la base juridique des articles 1384 et suivants, car elle se trouve dans des relations telles avec l'auteur du dommage ou la chose qui l'a causé qu'en n'empêchant pas ce dommage elle s'est rendue coupable d'une faute qui l'oblige à endosser la réparation. En somme on n'est pas responsable du fait d'autrui ou des choses, mais bien de son propre

(1) V. Cass. 14 mars 1892. D. 92-1-343. S. 92-1-523. — Cass. 6 févr. 1894. D. 94-1-192. S. 94-1-309.

fait. L'examen rapide des divers cas de responsabilité à raison du fait d'autrui ou des choses nous permettra de voir que la faute est toujours à l'origine de la responsabilité.

Les premières personnes que l'art. 1384 nous énumère comme responsables civilement sont les père et mère, ils répondent du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux. Les motifs de cette responsabilité se trouvent dans la puissance paternelle, le père jouit de l'autorité sur toute sa famille, mais en revanche il doit élever ses enfants ; non seulement il est tenu de leur assurer la vie matérielle, mais encore il doit pourvoir à leur éducation, leur inculquer les principes de morale ; de plus, du droit de garde découle l'obligation d'empêcher et de prévoir tout acte nuisible. De sorte que bien que l'acte de l'enfant considéré en lui-même soit seul la cause du dommage les parents n'en doivent pas moins le réparer parce qu'ils ont mal élevé leur enfant ou qu'ils n'ont pas été assez diligents pour l'empêcher de mal agir. Cette responsabilité est encourue par le père et à défaut par la mère, quand il est mort, fou ou absent, ou quand l'enfant a été confié à la mère après divorce ou séparation de corps.

Les parents ne sont responsables que sous certaines conditions. Il faut, en premier lieu, que les enfants soient mineurs ; c'est très compréhensible puisque la responsabilité est basée sur la puissance paternelle, aussi lorsqu'ils atteignent leur majorité, devenant libres et maîtres de leurs actes, ils en supportent seuls les

conséquences. En second lieu, il faut que les enfants habitent avec leur père et mère, car s'ils ont une habitation distincte il sera impossible aux parents de remplir leurs devoirs de surveillance et d'éducation ; si les enfants ont une habitation distincte, les parents seront déchargés, mais il faudra que cette habitation ait une cause légitime, car si non il serait trop facile aux parents de s'exonérer en laissant leurs enfants à l'abandon et résider où bon leur semblerait; un enfant résidera légitimement hors de chez lui s'il est placé dans un établissement d'instruction, chez un patron, en qualité d'apprenti ou de domestique.

La responsabilité des père et mère est basée sur une présomption de faute qui peut être détruite en prouvant qu'il a été impossible d'empêcher l'enfant de commettre le fait illicite, « car la surveillance des parents ne peut être tellement exacte que l'enfant ne puisse s'y dérober un seul instant..., la méchanceté et la ruse d'un enfant peuvent déjouer les meilleures combinaisons (1) ».

Dans l'alinéa 2 de l'art. 1384 se trouve indiquée la responsabilité des maîtres et commettants qui sont responsables du fait de leurs domestiques et préposés dans les fonctions où ils les ont employés. Dans la pensée des rédacteurs du Code cette responsabilité était encore basée sur l'idée de faute, sur le mauvais choix ou le défaut de surveillance. Les maîtres et commettants doivent s'assurer en prenant quelqu'un à leur service

(1) Sourdat. *Traité général de la responsabilité*, t. II, N° 832.

que le caractère, l'habileté, la probité de l'individu choisi répondent à l'emploi qui lui est destiné; et d'autre part, le maître doit donner des ordres et en surveiller l'exécution; si le préposé ou le domestique a commis une faute, le maître ou commettant est responsable d'avoir employé un individu incapable ou vicieux. Ce sont les idées qu'émettait Treilhard dans son exposé des motifs au Corps législatif quand il disait: « Ceux à qui cette responsabilité est imposée ont à s'imputer, pour le moins, les uns de la faiblesse, les autres du mauvais choix, tous de la négligence » (1).

Pour que l'article 1384-2me soit applicable il faut que le préposé ait été volontairement choisi et que le commettant ait le pouvoir de lui donner des instructions sur la manière d'exécuter l'ordre donné. Il faut aussi que l'auteur du dommage soit vraiment le préposé de la personne que l'on poursuit civilement.

Enfin, il faut que l'acte dommageable ait été commis par le préposé dans l'exercice de ses fonctions; à cet égard, le commettant et le maître ne pourraient pas prendre cette seconde condition dans un sens restrictif et dire que leurs préposés et domestiques, en violant les ordres donnés ou en ne se conduisant pas comme toute personne diligente aurait dû le faire, n'ont pas agi dans l'exercice de leurs fonctions puisqu'ils n'ont pas pu leur permettre de mal agir; ce serait contraire au fondement de leur responsabilité puisque la loi suppose que la faute du préposé et du domestique

(1) Fenet. *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, t. XIII, p. 468.

aurait pu être évitée par un choix plus judicieux ou une surveillance plus active. Ils seraient encore mal fondés à prétendre qu'ils ont été dans l'impossibilité d'empêcher le dommage ou qu'ils ont ignoré le fait, car le domestique ou préposé agissant dans l'exercice de ses fonctions ne fait qu'exécuter un ordre exprès ou tacite du patron.

La preuve contraire n'est pas admise pour combattre la présomption de faute; alors même que le maître a été trompé sur le choix qu'il a fait ou s'il lui a été impossible d'empêcher l'acte dommageable, il sera responsable; n'est-on pas alors autorisé à dire que la base de cette responsabilité se trouve ailleurs que dans l'idée de faute? Comme le fait remarquer M. Planiol (1) le Code a exagéré une idée admise à la légère par Pothier et fondée sur un état social disparu dans lequel les domestiques faisaient pour ainsi dire partie intégrante de la famille et se trouvaient dans une situation de dépendance analogue à celle des enfants du maître; mais aujourd'hui la situation des domestiques a bien changé; aussi le nouveau Code civil allemand n'admet pas cette présomption de faute, le maître n'est déclaré responsable que s'il est bien démontré qu'il y a eu mauvais choix ou défaut de surveillance.

Enfin, la dernière catégorie que vise l'article 1384 sont les instituteurs et artisans. Ils sont responsables du dommage causé par leurs élèves et apprentis pen-

(1) Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil*, 4me éd., t. II. N° 911.

dant le temps qu'ils sont sous leur surveillance. C'est toujours l'idée de faute qui explique cette responsabilité, la loi présume un défaut de surveillance, elle assimile en somme les instituteurs et artisans aux père et mère ; c'est qu'en effet ils remplacent les parents pour le temps pendant lequel ils ont la direction des enfants, aussi doit-on leur appliquer les mêmes règles ; ils doivent donc être déchargés au cas où les enfants dont ils ont la garde auraient commis un délit civil après la sortie des classes, pendant les vacances ou un jour de congé.

L'un des éléments essentiels à l'existence de la responsabilité existe encore en cas de préjudice commis par les animaux dont on se sert ou dont on est le propriétaire, art. 1385 ; la loi suppose que le gardien a commis une faute de surveillance et le déclare responsable, c'est qu'il doit toujours veiller à ce que les animaux ne commettent pas de dégâts, les bêtes n'ayant pas la notion du licite et de l'illicite on doit constamment suppléer à leur défaut d'intelligence ; si les dommages ont été commis, c'est que les animaux n'ont pas été assez bien gardés.

Cependant cette présomption serait trop rigoureuse si elle ne pouvait pas être combattue par la preuve contraire ; aussi est-il admis que la personne responsable du dommage pourra éviter une condamnation en prouvant que l'accident a eu pour cause une faute de la victime, un cas fortuit ou la force majeure ; mais il faut prouver directement le fait que l'on invoque à sa décharge et il serait insuffisant d'établir que l'on

n'a commis aucune faute, que toutes les précautions avaient été prises (1).

Sont responsables non seulement le propriétaire, mais tous ceux qui ont l'usage des animaux, c'est-à-dire qui en tirent un avantage, mais ce ne pourra être le préposé du maître, car il ne se sert pas de l'animal pour son compte.

Enfin, la responsabilité du fait des animaux s'étend non seulement au temps où ceux-ci sont gardés, mais encore au cas où ils se sont échappés ou égarés, car précisément s'ils sont perdus ou courent en liberté, c'est qu'ils n'ont pas été suffisamment surveillés.

Le dernier cas de responsabilité visé par le Code est la responsabilité du fait des bâtiments, art. 1386. Le législateur a encore voulu donner comme fondement à cette responsabilité le principe de la faute ; le propriétaire d'une maison doit entretenir son immeuble afin de ne pas causer de préjudice à autrui par son écroulement, ou bien il doit choisir un bon architecte, afin qu'il n'existe pas de vice de construction; s'il ne prend pas ces précautions, il est en faute. Remarquons qu'il faut, pour qu'une condamnation intervienne, que le demandeur en indemnité prouve que l'écroulement de la maison est dû à un défaut d'entretien ou à un vice de construction, mais il n'est pas nécessaire qu'il démontre une faute à l'encontre du propriétaire, la loi

(1) C'est du moins l'avis de la presque unanimité de la jurisprudence V. Cass. 11 mars 1902, S. 02-1-309; D. 02-1-216; 29 mai 02, S. 02-1-310; D. 03-1-614; 2 juillet 02. D. 02-1-431; Chambéry, 25 février 03, D. 05-2-299, S. 05-2-262. *Contra.* Trib. Moulins, 8 janvier 1887, S. 87-2-173; Lyon, 3 janvier 89, *Monit. jud. Lyon*, 3 avril 89.

la présume. Si l'un de ces deux faits est prouvé, le propriétaire ne peut pas se dérober en établissant qu'il n'a rien à se reprocher et qu'il ne pouvait pas empêcher la ruine de se produire, sauf, bien entendu, les cas fortuits et de force majeure.

La responsabilité objective du fait des choses. — La théorie traditionnelle veut qu'à la base de la responsabilité se trouve une faute. Mais est-il bien nécessaire de se livrer à une analyse psychologique, parfois fort difficile, pour faire peser sur l'auteur d'un délit ou d'un quasi-délit les conséquences de son acte? Et est-il bien vrai de dire que le Code civil lui-même a posé d'une manière intangible la théorie traditionnelle de la faute? Certains auteurs ne l'ont pas pensé, ils ont cru pouvoir fonder la responsabilité sur une toute autre idée et ont prétendu que le Code lui-même contenait cette idée en germe.

Le développement de l'industrie devait amener une évolution dans la conception qu'on s'était faite jusqu'alors de la responsabilité. A mesure que le travail industriel avait pris de l'extension, les accidents devinrent de plus en plus nombreux et, par suite de la complication des moyens de production, les causes de ces accidents demeurèrent bien souvent inconnues ; de sorte qu'avec la théorie de la faute, les ouvriers se trouvant fréquemment dans l'impossibilité de démontrer une faute à la charge du patron étaient privés de toute réparation.

Cette situation émut la doctrine et la jurisprudence,

aussi proposa-t-on des palliatifs ; c'est ainsi que MM. Sauzet et Sainctelettes émirent leur théorie de la responsabilité contractuelle du patron ; la jurisprudence donna une interprétation extensive à l'art. 1386. Mais tout cela n'était pas satisfaisant, aussi M. Saleilles, dans son ouvrage sur « les accidents du travail et la responsabilité civile » (Paris 1897), et M. Josserand, dans son étude intitulée « De la responsabilité des choses inanimées » (1897), essayèrent-ils de construire la théorie objective de la responsabilité. La loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail donne satisfaction aux desiderata des ouvriers, en établissant le principe du risque professionnel à la charge des patrons.

La théorie de MM. Saleilles et Josserand n'est pas devenue caduque, car elle établit la responsabilité objective non seulement à l'égard des choses inanimées qui constituent une entreprise, mais à l'égard de toutes celles qui sont susceptibles d'être possédées. C'est pour celà qu'il est intéressant de l'examiner rapidement pour voir si en cas d'accident nous devons toujours faire appel au vieux principe de la faute.

L'art. 1384 possède une disposition générale qui établit la responsabilité « du dommage causé par le fait des personnes dont on doit répondre, *ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Cette dernière partie avait passé inaperçue, c'est sur elle que l'on a tenté d'échafauder un nouveau système.

Pour M. Saleilles l'art. 1382 pose un principe général pour ce qui est des faits personnels donnant droit

à réparation, et l'art. 1384 en fait autant pour ce qui concerne la responsabilité du fait des choses, ces deux articles régissent chacun un domaine différent. Il voit dans cet art. 1384 l'obligation reposer non plus sur la faute, mais sur la volonté de la loi, la probabilité d'une faute est l'un des motifs, mais elle ne constitue pas la raison juridique ; l'art. 1384 « est l'application de cette idée de justice que celui qui utilise les services d'une chose doit supporter les risques des dégâts que ces services occasionnent. La réparation du dommage est fondée sur le rapport de causalité se rattachant à un pur fait matériel ».

M. Josserand déclare que nous devons être tenus de réparer le dommage causé par notre chose, même si nous n'avons commis aucune faute, et la raison de cette responsabilité sans faute se trouve dans le Code civil lui-même, dans l'art. 1384-1° qui n'a rien de commun avec l'art. 1382, car si le demandeur devait prouver la faute l'art. 1384 serait une répétition inutile de l'art. 1382. D'ailleurs l'alinéa 1^er^ n'exige pas cette preuve quand il s'agit d'un dommage causé par le fait d'autrui, il suffit à la victime d'établir le fait ; pourquoi exiger la preuve de la faute quand on invoque la responsabilité du fait des choses puisqu'elle est comprise dans la même phrase que la responsabilité du fait d'autrui ? D'ailleurs l'art. 1385 qui vise le dommage causé par un animal n'exige pas la preuve d'une faute.

Ce qui distingue encore d'une façon précise l'art. 1384 de l'art. 1382, c'est que le propriétaire est res-

ponsable des choses qu'il a sous sa garde et qu'il ne peut pas faire la preuve qu'aucune faute ne lui est imputable, la preuve contraire ne lui est pas permise, c'est donc que sa responsabilité n'est pas basée sur l'idée de faute. Cette déduction est appuyée par le reste de l'article, il refuse la preuve contraire aux maîtres et commettants; la responsabilité nécessaire de ceux-ci est la règle générale en matière de responsabilité du fait d'autrui, le traitement spécial fait aux parents, artisans et instituteurs est l'exception. De plus, l'art. 1385 qui a trait aux choses animées ne permet pas la preuve contraire; pourquoi ne pas traiter pareillement les choses animées et les choses inanimées? D'ailleurs l'art. 1386 n'admet aucune sorte de preuve contraire une fois démontrés le vice de construction ou le défaut d'entretien.

Si la preuve de la faute n'est plus indispensable et si la preuve contraire n'est pas admise, la théorie traditionnelle de la faute disparaît; quel est alors le fondement de la responsabilité? c'est une idée d'équité, de justice. Toutes les fois que nous agissons, nous créons des risques, nous recueillons toujours les résultats heureux de nos actes, pourquoi par une juste réciprocité n'en supporterions-nous pas les conséquences dommageables? celui qui a les bonnes chances doit avoir les mauvaises ; «l'activité humaine est devenue une source de risques qui en constituent l'inévitable rançon... *ubi emolumentum ibi onus* ». La formule à laquelle se résume la théorie de M. Josserand, c'est que « le risque doit être sup-

porté par celui qui l'a créé et non par celui qui l'a subi ».

La théorie de la responsabilité objective est ingénieuse, mais il nous paraît difficile de l'admettre dans l'état actuel de la législation. On prétend que l'idée de faute doit être exclue de l'art. 1384, puisque la victime n'a qu'à démontrer l'existence du fait dommageable, mais nous avons vu que si la faute ne devait pas être prouvée, c'est que la loi la présumait; c'est, par conséquent, toujours le même principe qui se trouve à la base de la responsabilité; pas de responsabilité sans faute.

C'est cette doctrine que le tribun Tarrible interprétait au Corps législatif, lorsqu'il disait « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un. S'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances » (1).

D'ailleurs, M. Planiol fait nettement ressortir que l'idée de faute explique la responsabilité du fait des choses en nous traçant l'historique des art. 1384, 1385 et 1386. « Dans le projet primitif, dit-il, les art. 1384 et 1385 n'en faisaient qu'un seul qui débutait par une phrase générale annonçant les dispositions particulières qui en forment les autres alinéas. La formule de l'alinéa 1^er^ n'a donc d'autre but que d'énoncer le principe dont les dispositions suivantes

(1). Fenet, t. XIII, p. 488. *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil.*

sont l'application. Or, dans le projet de l'an VIII, il est visible que le législateur a pensé à la fois aux personnes et aux choses dont quelqu'un a la surveillance et la direction et qui peuvent être pour les tiers une source de dangers. La responsabilité est donc fondée à raison des choses comme à raison des personnes sur une idée de garde, c'est-à-dire sur une faute personnelle de celui qui s'est mal acquitté de sa tâche de surveillant. On ne peut faire sortir de ce texte l'idée d'une responsabilité indépendante de toute faute » (1).

La jurisprudence a semblé suivre un moment les nouvelles théories ; la Chambre civile de la Cour de Cassation rendit un arrêt conforme à la nouvelle interprétation de l'art. 1384 (2). Mais la Chambre des requêtes repoussait cette manière de voir par un arrêt célèbre dans une affaire analogue ; elle décidait que lorsqu'un accident n'a pas de cause connue, on se trouve en présence d'un cas fortuit et que les cas fortuits ne peuvent pas entraîner de responsabilité (3).

Ainsi, malgré les savants efforts des auteurs de la théorie de la responsabilité objective, le vieux principe de la faute de la *lex Aquilia* continue à réglementer les problèmes de la réparation, sauf toutefois en matière d'accidents du travail depuis 1898, mais là

(1) Planiol. *Traité élémentaire de droit civil,* t. II, 4e édit., p. 403, Voir aussi note Esmein, sous Cass. 16 juin 1897-1-17.

(2) Cass., Ch. civile, 16 juin 1896. D. 97-1-443. S. 97-1-17 (explosion d'une chaudière d'un remorqueur).

(3) Cass., Ch. requêtes, 30 mars 1897. D. 97-1-441. S. 98-1-65 (explosion à bord d'un vapeur de la Compagnie transatlantique).

se borne l'innovation du législateur. Aussi, dans les questions que soulèvent les accidents d'automobile est-ce toujours au principe de la faute que nous devrons faire appel.

§ 3. — Éléments du délit pénal.

Le domaine du droit pénal et celui du droit civil ne sauraient être confondus, le droit civil envisage l'intérêt de l'individu, le droit pénal celui des individus, c'est-à-dire de la collectivité. Il s'en suit que les éléments des deux délits ne seront pas identiquement parcils, si nous retrouvons chez tous les deux des conditions qui sont les mêmes, au contraire d'autres auront disparu. C'est ainsi que le droit pénal ne prendra pas garde au préjudice que l'infraction pénale aura fait subir à la victime et par là même il n'aura pas à se préoccuper du rapport de causalité qui doit, dans le domaine du droit civil, exister entre le dommage et la faute.

Mais, en revanche, la faute doit se retrouver également dans le délit pénal avec ses deux termes d'illicité et d'imputabilité. Tout délit pénal devra supposer d'abord un fait, c'est-à-dire un élément matériel, un acte illicite, une violation de la loi pénale ; par conséquent il devra exister une loi pénale incriminant et punissant le fait commis, c'est l'élément légal. En troisième lieu il faudra que le fait défendu soit imputable à l'agent, c'est l'élément moral. Enfin, comme nous l'avons vu pour la responsabilité civile, il faut

que l'acte incriminé ait été commis sans droit ; il n'y aurait rien de répréhensible si l'auteur de cet acte n'avait fait qu'exercer les facultés qu'il tenait de la loi ; nous nous trouvons en présence du quatrième élément qui est l'élément injuste.

Pour qu'il y ait infraction, il faut tout d'abord qu'il y ait un acte et cet acte doit se manifester par un fait extérieur, car les actes internes, pensées, désirs, projets, ne troublent pas l'ordre social. Si la loi ordonne de s'abstenir, l'infraction résultera d'un fait, si elle commande d'agir, elle naîtra d'une omission. Parmi ces éléments externes, la loi pénale distingue les actes préparatoires des actes d'exécution et punit simplement ces derniers, car les actes préparatoires n'ont pas à eux seuls de signification précise, rien ne prouve qu'ils se rapportent à un acte coupable.

A l'élément matériel se rattache la théorie de la tentative qui est un commencement d'exécution, la loi la punit d'une manière générale pour les crimes, au contraire la tentative de délit n'est pas punie, elle ne l'est que dans les cas prévus par la loi ; pour les contraventions, jamais il n'en est tenu compte.

Tout acte ne pourra être puni qu'autant qu'il sera illicite, contraire à la loi, il faudra donc qu'il existe une loi pénale prohibant l'acte incriminé d'une façon expresse, qui soit antérieure à ce fait et française. Expresse, car la loi morale est étrangère au droit pénal et est inapplicable, et que d'autre part toute peine doit être appliquée en vertu d'un texte afin d'éviter l'arbitraire. Antérieure au fait poursuivi, car

il serait injuste de se voir condamner alors que les actions étaient conformes au droit existant au moment où elles ont été accomplies et qu'on ne pouvait pas prévoir un changement de législation. Française enfin en vertu des principes de la souveraineté et de l'indépendance des nations. Ces conditions donnent lieu aux théories importantes de la non rétroactivité et de la territorialité des lois pénales.

Un fait matériel commis en violation d'une loi pénale serait insuffisant pour constituer une infraction punissable. Il faut que l'auteur de l'infraction soit capable de comprendre l'acte qu'il accomplit, il doit pouvoir être libre de le faire ou de s'abstenir, c'est-à-dire qu'il doit être conscient et libre. De sorte que lorsqu'un individu n'a pas joui de son libre arbitre, a subi une contrainte, ou s'il s'est trouvé en état de démence et a été privé de ses facultés mentales, ou bien quand celles-ci n'ont pas acquis une maturité suffisante à cause du jeune âge, l'imputabilité fait défaut. Les mineurs de 18 ans seront présumés irresponsables, mais cette présomption ne sera pas absolue et tombera devant la preuve qu'ils ont agi avec discernement. Enfin, il ne peut pas y avoir d'imputabilité si on n'a pas voulu violer la loi pénale, c'est-à-dire lorsqu'il y a eu erreur de fait ou erreur de droit.

En disant que le délit pénal est toute omission ou fait prévu et puni par la loi pénale, nous n'étions pas rigoureusement exacts, car il peut se faire qu'un fait ordinairement défendu par la loi pénale ne constitue pas une infraction parce qu'il sera l'accomplissement

d'un devoir ou l'exercice d'un droit; c'est qu'alors on fera appel à un fait justificatif ou à une cause de justification, principalement l'ordre de la loi et la légitime défense. Mais toutes les fois qu'un fait prévu par la loi pénale aura été commis et qu'aucune disposition légale n'autorisait à l'accomplir, il aura été injuste de s'en rendre l'auteur, il devra être puni.

Les quatre éléments constitutifs du délit pénal que nous venons de passer brièvement en revue doivent se retrouver dans toutes les infractions, mais il est d'autres éléments spéciaux à chacune d'entre elles et qui permettent de les distinguer les unes des autres. C'est ainsi que les caractères différents des diverses infractions résultant des accidents d'automobile nous permettront de reconnaître par exemple le délit d'homicide par imprudence, le délit de coups et blessures par imprudence, le délit de fuite, et les nombreuses contraventions qui peuvent résulter de la violation de la loi, des décrets ou des arrêtés municipaux.

Pour que toutes ces infractions soient punissables il faudra la réunion des quatre éléments généraux et de l'élément particulier à chacune d'elles.

Il ne saurait être question comme en droit civil de la responsabilité du fait d'autrui; en matière pénale chacun doit subir la punition de ses actes, les peines sont strictement personnelles.

PREMIÈRE PARTIE

LE DROIT POSITIF

SECTION I

LA RESPONSABILITÉ CIVILE

L'article 1382, qui contient le principe de la responsabilité, emploie des termes dont le sens large englobe tous les faits pouvant résulter de l'activité humaine. De sorte que les accidents se rattachant à l'automobilisme doivent nécessairement rentrer dans le cadre de cet article. Pour faire l'étude de la responsabilité civile des accidents d'automobile, nous aurons donc à faire l'application de la théorie que nous avons esquissée précédemment.

Nous aurons pour nous guider une jurisprudence qui commence à devenir assez considérable ; déjà plus de dix ans se sont écoulés depuis que cette industrie nouvelle a vu le jour ; la grande mobilité du nouveau mode de locomotion permettant des trajets dont la longueur est inconnue aux voitures à traction animale, l'inaccoutumance du public au début ainsi que l'im-

perfection première des machines jointes à l'imprudence des automobilistes et l'essor merveilleux de la nouvelle industrie entraînant la circulation d'un nombre considérable d'automobiles, ont amené toute une série d'accidents qui ont permis à nos tribunaux d'envisager les diverses hypothèses qui peuvent se présenter; après avoir été pris un peu au dépourvu dans l'interprétation des lois, décrets et arrêtés et dans les cas où aucune réglementation n'existait, ils ont actuellement établi une jurisprudence à peu près stable. C'est celle-ci, avec l'interprétation pour chaque cas particulier des principes généraux, que nous nous proposons d'étudier en détail.

Ce serait une erreur de croire que seuls les automobilistes peuvent se rendre coupables d'un délit; sans doute ils ont introduit dans la circulation un élément nouveau susceptible de causer des dommages à autrui, mais il pourra se faire que les tiers portent préjudice à leur tour aux automobilistes. Aussi devrons-nous envisager non seulement la responsabilité des automobilistes envers les tiers, mais aussi celle des tiers envers les automobilistes.

TITRE PREMIER

Responsabilité civile des automobilistes.

Le propriétaire d'une automobile pour commettre un délit engageant sa responsabilité doit réunir certaines conditions : avoir commis une faute par lui-même ou un de ses préposés, avoir causé un dommage à autrui, et l'avoir causé par suite de la faute qui lui est reprochée ; cette faute devra contenir ses deux éléments : illicité et imputabilité. Tous ces points demanderont à être examinés séparément.

Mais le point capital sera dans la constatation de la faute ; celle-ci sera facilitée pour les tribunaux grâce aux lois et règlements qui ont été faits sur la matière ; toutes les fois que les règles posées auront été violées, la faute ne saurait faire de doutes. Mais il peut arriver que les décrets et arrêtés n'aient pas tout prévu ; dans ce cas, il faudra apprécier la faute *in abstracto*, c'est-à-dire que le juge devra comparer la conduite de l'automobiliste avec celle qu'aurait eue en pareille circonstance un automobiliste prudent, un conducteur abstrait considéré comme le conducteur idéal.

C'est en nous inspirant de ce type et des prescriptions imposées que nous pourrons déduire les règles qui serviront à apprécier les divers cas de responsabilité des automobilistes.

CHAPITRE PREMIER

DE LA FAUTE DE L'AUTOMOBILISTE

La condition indispensable pour que le délit entraîne la responsabilité, c'est l'existence d'une faute, et il y aura faute toutes les fois que l'automobiliste aura violé une obligation, c'est-à-dire quand il aura agi sans trouver la raison de son action dans la loi ou dans la prudence la plus élémentaire (1). La première question qui se présente donc à l'esprit, c'est de connaître les règles qui s'imposent au conducteur d'automobile ; leur observation empêchera les questions de responsabilité de voir le jour ; mais chaque fois que la moindre faute sera relevée contre elles, le juge pourra prononcer sans hésitation la condamnation de l'automobiliste téméraire.

Les textes généraux qui établissent les règles de conduite des automobilistes, sont les décrets du 10 mars 1899 et du 10 septembre 1901. Il existe, en outre, d'autres textes qui n'ont pas été faits spécialement pour notre matière (et pour cause) qui s'appliqueront aussi, mais subsidiairement, aux auto-

(1) La jurisprudence est unanime à exiger l'existence d'une faute V. notamment Trib. civ. Seine, 16 fév. 1898 ; Trib. civ. Nancy, 21 déc. 1898 ; Rouen, 2 avril 1898, D. 99-2-295.

mobiles, ce sont les loi et décret sur la police du roulage du 30 mai 1851 et du 10 août 1852. Tous ces textes s'occupent principalement du côté administratif; les prescriptions relatives à la conduite des automobiles seules retiendront notre attention, puisque c'est de leur violation que dépendra l'existence du délit et la responsabilité des chauffeurs.

§ 1. — Vitesse.

Les accidents sont dus le plus souvent à une vitesse trop grande imprimée à la machine; aussi n'est-il pas étonnant que l'autorité supérieure, soucieuse d'assurer la sécurité publique, ait tâché d'atténuer le danger en réglementant ce point assez rigoureusement. La pratique de l'automobile fait naître, chez quelques-uns de ses adeptes, une véritable passion de la vitesse, et, ce qui est plus dangereux, les chauffeurs plus rassis, que n'obsède pas la folie du 120 à l'heure, ne se rendent pas toujours compte, par suite d'un phénomène bizarre, qu'ils vont avec une rapidité qui risque d'être dangereuse. Il est évident que l'on ne pratique pas l'automobile pour aller à l'allure d'un bon cheval au trot; le progrès qu'a apporté le nouveau mode de locomotion serait vain, il aurait été bien inutile que le génie humain fasse une telle découverte si l'on ne pouvait pas en profiter; mais il n'est pas moins vrai que les grandes vitesses ne doivent pas être autorisées.

Aussi l'article 14 du décret de 1899 dispose que le

maximum de vitesse permis sera de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations. Là ne s'est pas borné le décret; il a envisagé diverses hypothèses qui viennent singulièrement restreindre la liberté d'allure des automobilistes; il a posé des règles, rigoureuses il est vrai, mais qui, si elles étaient scrupuleusement observées, empêcheraient un grand nombre d'accidents de se produire. L'article 14, comme première prescription, indique que « le conducteur devra rester constamment maître de sa vitesse », c'est-à-dire que le véhicule doit pouvoir s'arrêter à volonté et suivant la nécessité du moment, dans un espace très court, car on ne peut pas exiger un arrêt immédiat; malgré un freinage énergique, la vitesse acquise entraînera toujours la voiture sur un certain espace; le temps nécessaire à l'arrêt suffisant pour qu'on puisse dire que l'automobiliste était maître de sa vitesse variera selon les lieux et les circonstances; ce sera une question de fait que le juge tranchera souverainement.

L'article continue et, prévoyant l'encombrement et principalement la difficulté de la circulation dans les rues qui exige une grande prudence, il ajoute: « le conducteur ralentira..... toutes les fois que le véhicule pourra être une cause d'accidents, de désordre et de gêne pour la circulation. La vitesse doit être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits et encombrés ». Ainsi l'automobiliste doit diminuer sa vitesse non seulement si elle risque de causer un accident, mais même si son véhicule menace d'être

une *simple gêne* pour la circulation ; c'est être plus que prudent, c'est favoriser les autres usagers de la voie publique au détriment des automobilistes, la balance n'est plus égale, puisque seuls les chauffeurs ont des obligations en cas de gêne, le règlement sacrifie bel et bien l'automobiliste au public.

Cet art. 14 prescrit donc des mesures de prudence, il veut que non seulement l'automobiliste reste dans les limites de vitesse permises, mais qu'encore il agisse avec circonspection toutes les fois que les circonstances le nécessitent. Quant à déterminer si le lieu de l'accident constitue un passage étroit ou encombré et si les circonstances exigeaient des mesures particulières de prudence, ce sont questions de fait, pour lesquelles le juge jouit de la plus grande liberté.

En présence de ces règles, la situation des automobilistes semble bien compromise ; chaque fois qu'un piéton, par exemple, se présentera, à tort ou à raison, devant la machine, et si celle-ci l'atteint, le chauffeur devra être déclaré responsable, parce que ayant vu que sa machine allait causer un accident, il n'a pas pu l'arrêter à temps et éviter la rencontre. C'est, dira-t-on, mettre l'automobiliste à la merci du premier passant venu, qui, grâce à son étourderie, viendra se placer malencontreusement devant sa machine ; cette situation n'est-elle pas rigoureuse ? Quelle faute lui reprocher s'il a respecté les règlements, vitesse modérée, appel de corne, côté réglementaire, tandis que le piéton est la cause de l'accident ? Il est indubitable que si celui-ci a fait irruption

au dernier moment et est venu se jeter sous l'automobile de telle façon que le conducteur n'a pas eu le temps de prévoir le sinistre et de prendre ses mesures en conséquence, ce dernier ne peut pas être mis en cause. Mais si le piéton est venu se placer sur la chaussée à une distance telle de l'automobile que le chauffeur a pu apercevoir le danger que sa voiture lui faisait courir, il est en faute s'il blesse le piéton et il le sera encore si, même après avoir corné, le passant ne se dérange pas, soit qu'il n'entende pas, soit qu'il reste de propos délibéré, car le chauffeur doit ralentir, manœuvrer de façon à l'éviter, et même arrêter, la vie des personnes est sacrée et ne peut pas être sacrifiée à la circulation automobile (1).

Sans doute, les cas où l'automobiliste évitera la condamnation ne seront pas fréquents, mais cette solution, quoique dure, nous semble conforme aux principes, c'est-à-dire que l'automobiliste est en faute, il a violé l'art. 14 du décret de 1899, qui lui enjoint de s'arrêter au cas où son véhicule risque de causer un accident. Mais cette règle de conduite qui peut paraître excessive sera tempérée, comme nous le verrons plus loin, en cas de faute commune ; il sera même possible à l'automobiliste d'attaquer le passant qui l'a obligé à s'arrêter, ce recours est peut-être dérisoire s'il s'agit d'un insolvable, mais il faut bien dire qu'il sera rare de voir une personne se placer de

(1) Tr. civ. Reims, 24 sept. 1901. *Lois et Sports*, déc. 1905, p. 53. — Just. paix. Paris, V^me^ arr., 1^er^ juin 1906. *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, août 1906, p. 149.

propos délibéré devant une auto pour la forcer à s'arrêter. En tout cas, si des individus peu scrupuleux cherchaient à se créer des ressources en provoquant des accidents, les automobilistes ne devraient pas hésiter à faire la preuve de ces manœuvres illicites, et les tribunaux leur refuseraient, comme celà s'est produit, tout droit à indemnité (1).

Le décret de 1899 est général et doit être appliqué dans toute l'étendue du territoire; cependant, les maires, dans leurs communes, pourront lui faire échec en ce qui concerne la vitesse minima ; en effet, l'art. 97 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale, donne aux maires le pouvoir réglementaire en ce qui concerne la police et la sûreté sur les routes : « Le maire a la police des routes nationales et départementales et des voies de communication dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui touche à la circulation sur les dites voies ». Il s'en suit qu'il faut distinguer le territoire de la commune de l'agglomération; dans le territoire, le maire ne peut que surveiller les dispositions prises par l'autorité supérieure, il ne peut pas fixer un maximum de vitesse (2), dans l'intérieur de l'agglomération il peut

(1) Tr. corr. Seine, 8 mars 1904, *Le Droit*, 10 mars 1904.

(2) Un maire ne pourrait pas interdire une vitesse supérieure à 20 kil. à l'heure sur tout le territoire de la commune. Aussi estimons-nous que l'arrêté pris par le maire de Lattes (Hérault) est illégal ; des poteaux sont placés sur une route qui ne traverse pas l'agglomération, à l'entrée de la commune, et portant interdiction à tous véhicules de dépasser la vitesse de 10 kil. à l'heure sur tout le territoire ; cet arrêté est susceptible de recours, pour excès de pouvoir, en Conseil d'État. — V. en ce sens Cass. crim., 9 mars 1907, cité dans la *Revue du T. C. F.*, avril 1907.

réglementer la circulation comme il le juge convenable. Cependant, en présence du maximum de 20 kilomètres fixé par le décret de 1899, on a prétendu qu'un arrêté municipal interdisant de dépasser une vitesse inférieure à celle visée par ce décret serait illégal, car un maire ne peut pas réglementer ce qui a déjà fait l'objet d'une loi ou d'un décret, à moins qu'il ne fasse que les compléter.

La Cour de Cassation appelée à se prononcer sur ce point a déclaré qu'un arrêté fixant un maximum de vitesse, pour la partie agglomérée de la commune, inférieur à celui visé par le décret de 1899, ne touchait en rien aux dispositions de ce décret (1). Et en effet, un arrêté ne sera contraire à un décret que s'il permet ce que ce dernier défend ou inversement ; or, que fait le décret de 1899 ? il interdit la vitesse qui excède 20 kilomètres à l'heure, mais il ne fixe pas de minimum au-dessous duquel on ne peut descendre, un arrêté municipal en interdisant de dépasser 10 kilomètres à l'heure par exemple restera dans les limites du décret, celui-ci ne peut pas ordonner de circuler à une allure fixe, la vitesse qu'il indique est simplement une limite que l'autorité municipale ne peut pas autoriser à dépasser.

Bien souvent il arrive que les maires dans un but de prudence excessive ou d'autophobie extrême imposent des allures ridicules, 6 ou 7 à l'heure, c'est-à-

(1) Cass. crim., 15 janvier 1903, D. 1904-1-534 ; 21 janvier 1905, D. 1905-1-88 ; Trib. corr. Charolles, 27 janvier 1906, *Gaz. Pal.* 23 février 1906.

dire de vitesses inférieures à celles permises aux chevaux allant au pas ; il en découle souvent des tracasseries inutiles ; il y a là un abus à réprimer.

Dans l'appréciation de la vitesse d'un automobiliste il faudra donc tenir compte, selon les cas, de la réglementation générale ou de la réglementation locale ; chaque fois que l'une ou l'autre sera violée, on sera en droit de déclarer l'automobiliste responsable des dommages causés ; le simple fait de dépasser les limites permises ou de n'avoir pas pris une allure conforme aux nécessités du moment sera suffisant pour engager la responsabilité du conducteur, car si le chauffeur ne s'était pas livré à une vitesse excessive il aurait eu très probablement le temps d'arrêter sa machine, d'éviter l'obstacle, homme ou animal au sujet duquel est né l'accident, ou bien celui-ci aurait pu se retirer à temps ; c'est ce que pensent les tribunaux, aussi pour eux peu importe qu'on puisse reprocher à l'automobiliste d'autres manquements il ne sera nécessaire de retenir contre lui que la violation des règles sur la vitesse (1). La jurisprudence a eu plusieurs fois l'occasion de se prononcer en ce sens et c'est journellement qu'elle doit interpréter les dispositions relatives soit au maximum de vitesse (2), soit à l'allure qui s'impose dans les endroits étroits

(1) Trib. corr. Nice, 26 juin 1906, *Lois et Sports* 1906, p. 351.

(2) Trib. civ. Seine, 26 octobre 1905, *Lois et Sports,* mars 1906, p. 130 ; Trib. civ. Châlons-sur-Saône, 13 juillet 1906, *Petites annales du Cycle et de l'Auto,* septembre 1906, p. 181 ; Trib. civ. Bayeux, 16 mars 1907, *Lois et Sports*, 1908, p. 25 ; Bourges, 13 février 1908, *La Loi*, 4 mai 1908.

ou encombrés ou quand l'automobiliste risque de causer des accidents (1).

Selon les règles ordinaires de la preuve ce sera à la personne qui se prétend lésée qu'il incombera de l'administrer. Il arrivera souvent qu'à côté du délit civil on relèvera un délit pénal, de sorte que la tâche de la victime sera facilitée, il n'y aura qu'à invoquer le jugement rendu au criminel ou le procès-verbal dressé par les agents verbalisateurs. A défaut de ce moyen de preuve il faudra recourir au mode normal, enquête, expertise. Les tribunaux sont, avec raison, très exigeants en ce qui concerne l'évaluation de la vitesse d'une automobile, car rien n'est si difficile à apprécier que la vitesse d'un corps en mouvement, l'impression toute subjective qu'il cause varie d'un individu à un autre et ne donne que des résultats incertains si aucun élément précis ne peut servir de point de comparaison.

Une simple appréciation des témoins ou des agents verbalisateurs nullement motivée ne peut pas être retenue pour établir la responsabilité du chauffeur, c'est pour cela qu'il n'a pas été tenu compte d'un procès-verbal de gendarmes qui déclaraient sans preuve à l'appui qu'une auto dépassait 30 kilomètres à l'heure (2). Mais alors pourra-t-on faire état de

(1) Trib. corr. Corbeil, 19 avril 1905, *Lois et Sports*, mars 1906, p. 134; Just. Paix, Paris, V^me^ arrond., 1^er^ juin 1906, *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, 1906, p. 149; Trib. civ. Seine, 1^er^ mars 1905, *Lois et Sports*, avril 1905, p. 44.

(2) Trib. simple police Neuchâteau, 30 octobre 1902; Trib. paix Quimper, 6 juin 1906, *Gaz. Pal.*, 18 juillet 1906; Rouen, 2 avril 1898, D. 1899-2-295.

constatations basées sur la poussière soulevée par l'auto, sur la comparaison faite avec des chevaux au galop ou des trains express, ou sur le fait qu'on pouvait à peine suivre la voiture des yeux, qu'on ne pouvait dire combien il y avait de roues, ou autres circonstances du même genre ?

La jurisprudence n'a pas cru que de tels moyens offraient des garanties suffisantes d'exactitude, le tribunal de simple police de la Seine a clairement montré les chances d'erreur qui pouvaient en résulter ; aussi croyons-nous bien faire en rapportant quelques-uns de ses attendus : « Attendu que pour apprécier à courte distance la vitesse d'un corps qui passe devant l'observateur, celui-ci rapporte la vitesse à la durée de l'impression sur la rétine de l'œil ou au temps approximatif du passage de ce corps par rapport à un point. Qu'une telle constatation prête facilement à erreur ; qu'en effet, à vitesse égale, un corps long donne toujours l'impression d'une vitesse plus réduite qu'un corps court, l'impression causée sur la rétine de l'œil par le premier étant de plus longue durée, de même que le temps de son passage par rapport à un point. Qu'ainsi un train rapide marchant à 80 kilomètres à l'heure paraîtra aller moins vite qu'une locomotive isolée, ou encore qu'une automobile passant à la même distance et marchant à une vitesse inférieure de moitié. Qu'il y a lieu d'ajouter qu'un véhicule court, passant près d'un piéton jusqu'à le frôler, donnera toujours une impression de vitesse plus grande que la réalité, et qu'enfin la vitesse apparente varie

encore selon la distance à laquelle le corps en mouvement se trouve des points fixes qui servaient de comparaison ; qu'encore sur ces appréciations viennent faire influence l'heure avancée du jour et les impressions causées par le bruit, la poussière ou même la couleur de la voiture, éléments dont les trois premiers peuvent ne pas avoir de rapport avec la vitesse... » (1). Nous estimons que ce jugement a été sagement rendu, car l'illusion des sens joue un très grand rôle et nous en sommes tous plus ou moins victimes.

Il faut, pour apprécier exactement la vitesse, des instruments rigoureux permettant d'obtenir des appréciations indiscutables ; il est un moyen répondant à ces desiderata, c'est aussi le plus employé : après avoir calculé la distance qui les sépare l'un de l'autre, deux agents munis d'un chronomètre prennent position, il leur est simple de calculer la vitesse des automobiles qui passent en chronométrant le temps qu'elles mettent à parcourir l'espace délimité ; toutefois, il faut mesurer avec précision la distance qui sépare les deux agents pour éviter toute erreur (2).

Cette façon de procéder peut faire supposer que les automobilistes éviteront presque toujours une condamnation, car dans l'état actuel de la police des routes et des rues, il sera rare que les agents chargés de

(1) Tr. s. p. Paris 24 janv. 1906, *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, févr. 1906, p. 48. V. également Tr. s. p. Le Mans, 5 déc. 1907, *Gaz. Pal.* 24 janv. 1908, *Gaz. Tr.* 11 janv. 1908.

(2) Tr. corr. Aix, 8 avril 1908, *Le Droit*, 12 avril 1908.

cette police usent de ce procédé de contrôle, sauf peut-être dans les grandes villes. Mais il ne faut pas oublier les prescriptions qui se trouvent en tête de l'art. 14 du décret de 1899 ; combien de fois ne pourra-t-on pas dire que le passage était étroit ou encombré, ou que l'automobiliste aurait dû voir qu'il allait provoquer un accident ; et alors la question de savoir si la vitesse avait été « ramenée à celle d'un homme au pas », ou si le chauffeur avait pris l'allure ralentie qu'imposaient les circonstances, ne nécessitant plus la fixation de la vitesse d'une façon mathématique, à l'aide de chiffres, on pourra faire cas des modes d'appréciations que nous repoussions tout à l'heure. La situation des victimes, qui paraissait compromise par la nécessité d'avoir une preuve rigoureusement exacte, se trouve donc largement améliorée.

§ 2. — Signal avertisseur.

L'art. 15-1° du décret impose une autre obligation aux automobilistes ; il dispose : « L'approche du véhicule devra être signalée, en cas de besoin, au moyen d'une trompe ». Il est de toute évidence que l'automobiliste a besoin de se faire livrer passage en indiquant sa présence assez à l'avance pour qu'on ait le temps de se ranger ; d'autre part, nul n'est tenu de savoir qu'une auto va venir. Aussi le chauffeur est dans l'obligation d'avertir toutes les fois que les circonstances le commandent, notamment quand il va passer près d'un omnibus susceptible de déposer des

voyageurs, lorsqu'il veut dépasser une voiture, lorsqu'il arrive à un tournant qui l'empêche de voir si son chemin est libre (1).

Les circonstances qui nécessitent l'appel de trompe ne doivent pas être laissées à l'appréciation du chauffeur, car ce serait rendre l'art. 15-1° illusoire ; ce sont les tribunaux qui jugeront de l'opportunité de l'avertissement (2).

L'usage de la corne n'est exigé qu'en cas de besoin ; aussi les tribunaux n'ont pas hésité à déclarer les automobilistes responsables quand ils avaient abusé de leur corne et avaient, par suite, provoqué des accidents (3), par exemple en causant de la frayeur à un cheval.

Mais alors même qu'il n'y aurait pas abus, l'automobiliste verra encore sa responsabilité engagée si son appel de corne a été intempestif, car il commet une grave imprudence en avertissant tardivement, son appel ne sert plus à faire ranger les personnes, s'il est donné une fois que l'on est presque en contact avec elles, ou bien il risque d'amener chez le passant un moment d'effroi qui provoquera de l'indécision, de l'affolement d'où naîtra l'accident que l'on voulait éviter (4).

(1) Tr. corr. Seine, 11 mars 1901 ; Tr. civ. Seine, 26 octobre 1905, *Lois et Sports*, mars 1906, p. 130 ; Bourges, 10 mars 1908, *La loi*, 9 juin 1908 ; Amiens, 29 octobre 1907, *Gaz. Tr.*, 29 décembre 1907.

(2) Just. paix Quimper, 6 juin 1906 ; *Gaz. Pal.* 18 juillet 1906.

(3) Montpellier, 9 fév. 1899 ; *Mon. jud. Midi*, 12 mars 1899 ; Tr. civ. Seine, 11 juillet 1906 ; *Lois et Sports*, 1906, p. 354.

(4) Lyon, 18 mai 1906 ; *Mon. Lyon*, 26 juillet 1906.

§ 3. — Côté réglementaire.

Le décret du 10 mars 1899 déclare que les automobiles demeurent soumises aux règlements sur la police du roulage. Il se trouve précisément une règle importante dans le décret du 10 août 1852, art. 9 : « Tout roulier ou conducteur de voiture doit se ranger à sa droite à l'approche de toute autre voiture, de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la route ». L'automobiliste ne sera pas tenu de circuler constamment sur la partie droite de la route, cette prescription ne serait pas inutile, car elle éviterait des accidents; le Préfet de Police en a compris la nécessité, puisqu'il l'a imposé dans son ressort. Les piétons et cavaliers ne sont pas assimilés aux véhicules, d'où, en cas de rencontre avec l'un d'eux, ignorance de l'attitude qui va être prise, hésitation, et finalement accident. Il faudrait que tous les usagers de la route aient un code unique, de façon à ce que chacun restant à la place qui lui est assignée l'ordre et la sécurité règnent sur les voies publiques.

Du décret de 1852 se déduit que tout véhicule qui cherche à en dépasser un autre doit le doubler à gauche (1). Toute manœuvre contraire à ces dispositions entraînerait la faute de l'automobiliste.

Il existe une lacune relativement à la conduite à suivre quand on abandonne la direction normale pour tourner à gauche; cependant, il est indispensable

(1, Tr. civ. Seine, 23 février 1905; *Lois et Sports*, août 1905, p. 39.

d'avertir les conducteurs qui suivent, car ceux-ci, ignorant que la route va leur être brusquement coupée, pourront ne pas avoir le temps de ralentir pour éviter un choc. Il est simple de s'assurer qu'aucun véhicule ne se trouve derrière ou bien s'il y en a un, de faire un geste bref d'avertissement. Ce sont des règles de prudence qu'on devrait observer; certains tribunaux exigent qu'on les suive (1); cet exemple devrait se généraliser.

§ 4. — Éclairage et autres prescriptions.

Pendant la nuit, tout automobiliste doit manifester sa présence par des signes lumineux, un feu blanc et un feu vert à l'avant, art. 15-2^{me} du décret de 1899; à l'arrière rien n'est imposé, mais en pratique, il y aura là, également, un éclairage, car celà résulte de l'art. 4 de l'arrêté ministériel du 10 septembre 1901, modifié par celui du 12 mars 1908, qui prescrit l'éclairage du numéro d'ordre que doivent avoir à l'arrière toutes les automobiles.

Mais, dans l'éclairage comme dans le signal d'avertissement, il y a une question de mesure et, sous prétexte de satisfaire à l'art, 15-2^{me}, il ne faudrait pas projeter une lumière aveuglante qui pourrait être la cause d'accidents; en ce cas, l'abus de l'éclairage constituerait une faute au même titre que le défaut d'éclairage. Que faut-il entendre par nuit ? La Cour de

(1) Tr. civ. Seine, 14 janv. 1901 ; *le Vélo*, janvier 1901.

Cassation n'a pas pensé qu'il faille se reporter à l'art. 1036 du C. proc. civ., elle a déclaré que la nuit comprenait l'intervalle qui s'écoule entre le coucher et le lever du soleil (1).

Le décret de 1899 impose encore certaines obligations au chauffeur; il doit faire cesser le bruit excessif du moteur, qui pourrait faire peur aux animaux. Il doit aussi entretenir le mécanisme en bon état, vérifier fréquemment le bon fonctionnement des deux systèmes de frein, art. 13. Il s'en suit que tout accident qui proviendrait du mauvais fonctionnement d'un organe de sa machine, spécialement de ses freins, entraînerait sa responsabilité (2); il ne pourrait pas soutenir qu'aucune faute ne peut être retenue contre lui, à moins que la défectuosité ne provienne d'un vice de construction qu'il a ignoré.

Enfin, l'art. 16 vise les précautions que doit prendre l'automobiliste lorsqu'il s'arrête et laisse son véhicule, il ne soulève aucune difficulté, aussi suffira-t-il de le rappeler : « Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur. »

Indépendamment des dispositions des décrets, les chauffeurs ont encore à observer les arrêtés municipaux, non seulement, comme nous l'avons vu, en ce qui concerne la vitesse, mais ils doivent aussi obéir à

(1) Cass., 7 février 1856. S. 57-1-486.

(2) Nancy, 22 déc. 1899. D. 1900-2-379. Cet arrêt vise les tramways, mais leur situation est analogue à celle des automobiles.

toutes les prescriptions prises dans l'intérêt général, conformément à l'esprit des décrets.

L'inobservation de toutes les règles précédemment exposées entraînera la faute du chauffeur; mais il existe un grand nombre de cas où une faute pourra être relevée bien qu'aucune règle écrite ne soit violée, c'est toutes les fois que le conducteur aura méconnu les principes de la plus élémentaire prudence, qu'il se sera comporté autrement que l'automobiliste parfait abstrait (1).

§ 5. — Causes d'exonération.

Il pourra se faire que, quoiqu'il existe une faute à la charge de l'automobiliste, sa responsabilité ne naisse pas; il en sera ainsi lorsqu'il pourra invoquer un cas fortuit ou de force majeure ; dans ces hypothèses, en effet, l'accident se sera produit indépendamment de sa volonté; il ne pouvait pas le prévoir, et il lui était impossible de prendre les précautions nécessaires pour l'éviter; une circonstance malheureuse qui lui est étrangère aura été la cause du dommage, il ne peut pas en être rendu responsable.

Un cas que les automobilistes invoquent souvent comme fortuit et de force majeure est le *dérapage*, c'est-à-dire le fait pour les roues de glisser latéralement sous l'influence de la vitesse et du sol humide

(1) Tr. comm. Seine, 28 févr. 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 286 — Just. paix, Paris, 1er juin 1906. *Petites annales*, août 1906, p. 149.

rendant impossible la direction de la voiture. Les chauffeurs soutiennent que leur allure était conforme aux règlements, qu'ils ont dirigé leur voiture d'une façon correcte et que si l'accident s'est produit c'est à cause du sol qui était gras, mouillé, glissant, que n'étant pour rien dans l'état du sol ils doivent être déclarés étrangers à l'accident.

M. Sainctelette nous paraît avoir établi nettement le mal fondé de cette argumentation en démontrant que le dérapage est toujours causé par une faute de l'automobiliste : « En réalité le dérapage n'a pas pour cause unique le mauvais état du sol ; la vitesse de la voiture et la direction qu'on lui imprime sont deux facteurs qui déterminent le dérapage. Le conducteur qui est à même de se rendre compte de l'état de la chaussée et qui sait qu'un dérapage est toujours à craindre à une certaine vitesse lorsque le pavé est glissant, doit prendre les mesures nécessaires pour l'éviter (1). » Il ne faut pas oublier que l'automobiliste doit toujours rester maître de sa vitesse ; or, dans le dérapage il lui est impossible de ralentir ou d'arrêter à son gré. En conséquence, un chauffeur ne peut pas invoquer à sa décharge le dérapage puisqu'au contraire il suppose sa faute (2).

Le vice de construction de la machine lorsqu'il est inconnu de l'automobiliste sera-t-il un cas fortuit et

(1) Sainctelette, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobile en cas d'accidents*, p. 34.

(2) V. Trib. corr. Seine, 16 février 1907 ; Trib civ. Seine, 1er mars 1905, *Lois et Sports*, août 1905, p. 44.

de force majeure devant dégager sa responsabilité ? Il ne peut pas être question de mettre en jeu la responsabilité de l'automobiliste, car il n'est pas possible de relever la moindre faute contre lui, le vice ignoré de lui est bien un fait qu'il ne pouvait pas prévoir et dont il ne pouvait pas empêcher les manifestations. Mais au point de vue de la victime il n'y aura pas en réalité cas fortuit, car il existe une personne responsable de ce vice, c'est le constructeur ou vendeur intermédiaire, il est en effet en faute d'avoir livré à la circulation une voiture n'offrant pas toutes les garanties de sécurité désirables ; il savait que l'automobile pouvait engendrer des accidents, ou s'il ignorait ses défectuosités il est coupable de négligence pour ne pas s'être assuré avant de vendre la machine qu'elle était mise au point. C'est à lui que les tiers victimes d'accident devront s'adresser, sans qu'il soit possible de condamner l'automobiliste, sauf à lui de se retourner ensuite contre son vendeur.

La faute comportant deux éléments, un fait illicite et l'imputabilité de l'auteur de ce fait, après avoir établi la violation des règles qui s'imposent au conducteur d'une automobile, il faudra démontrer que cette violation lui est imputable. Ce point n'offre aucune particularité, les règles générales devront s'appliquer normalement

A propos de la théorie de la responsabilité du fait des choses, nous avons dit pourquoi elle n'avait pas

été acceptée. Cependant, si la jurisprudence venait à l'admettre, nous croyons qu'elle ne pourrait pas l'étendre aux accidents d'auto. La responsabilité objective devrait découler du fait de la chose que l'on a sous sa garde, c'est-à-dire que la chose devrait elle-même causer l'accident ; or, une automobile à elle seule n'est capable de rien, elle ne devient dangereuse que lorsqu'elle est mise en mouvement, mais alors ce n'est pas sa puissance propre qui occasionne un accident, mais la volonté qui l'anime, c'est-à-dire le fait du conducteur ; de sorte qu'en définitive, l'accident d'automobile est un cas de responsabilité subjective, résultant de la faute de l'automobiliste ; nous sommes de nouveau en présence du fait de l'homme et de l'article 1382. Tout au plus pourrait-on dire que, dans un cas, la théorie de la responsabilité objective trouverait son application : c'est lorsque l'accident serait arrivé par suite d'un vice propre de l'automobile.

CHAPITRE II

DU DOMMAGE CAUSÉ

Quand on envisage de quelle façon il est possible de supporter un préjudice, il vient tout naturellement à l'esprit que l'on peut souffrir à raison de ses biens, objets matériels ou animaux, et dans sa personne. Nous passerons successivement en revue les dommages qui peuvent se produire dans ces divers ordres d'hypothèses.

§ 1. — Dommage causé aux objets matériels.

La dégradation des choses inanimées n'offre pas une grande importance ; il s'agira de quelque heurt malencontreux ayant amené des détériorations plus ou moins sérieuses, on se trouvera en présence d'un fait matériel ne soulevant aucun délicat problème de responsabilité. Sur les routes, ce pourra être une mauvaise direction qui jettera l'automobile sur un arbre qui sera abîmé ; dans les villes, on renversera un réverbère, on ira butter contre une voiture, ou encore, à la suite d'une fausse manœuvre, l'automobile défoncera une devanture ; un cas plus curieux s'est présenté : les vêtements d'un passant inondés de boue

par le passage rapide d'une auto dans une rue remplie de flaques d'eau furent rendus inutilisables (1).

§ 2. — Dommage causé aux animaux.

Plus fréquents que les précédents seront les dommages subis par les propriétaires d'animaux domestiques, notamment en ce qui concerne les poules, oies, canards, dindons qui infestent les routes à tel point qu'on peut légitimement se demander si celles-ci sont des poulaillers. Ces animaux sont d'autant plus victimes des automobiles que leur instinct au lieu de les éloigner les précipite neuf fois sur dix sous les roues du véhicule. Combien énervantes sont ces rencontres pour l'automobiliste soucieux de respecter le bien d'autrui, que de coups de freins et de débrayages brusques n'est-il pas obligé de donner.

Les bestiaux donnent lieu également à rencontre, quel n'est pas l'automobiliste qui n'ait vu souvent sa route barrée par un troupeau de vaches, bœufs ou taureaux, dont le gardien reste impassible malgré les appels de corne réitérés, ou se trouve là où il ne devrait pas être ; encore doit-on s'estimer heureux quand ces animaux ne foncent pas sur l'automobile ou, si après s'être décidés à s'écarter ils ne viennent pas par un brusque écart se jeter sur la voiture. Les troupeaux de moutons, chèvres, porcs, sont encore une source d'ennuis, le gardien a beaucoup de mal, aidé de son chien, à les faire ranger, le conducteur

(1) Tr. corr. Montpellier, 14 mai 1907. *Lois et Sports,* février 1909.

s'engage dans l'espace laissé libre, mais un écart imprévu d'une bête, impossible à éviter, peut la précipiter sous les roues de la voiture.

En présence du dommage infligé à ses bêtes à la suite d'écrasement ou de blessures, le propriétaire pourra se le faire réparer et recevoir une indemnité si l'automobiliste n'a pas pris toutes les précautions indispensables et a violé les règlements. Mais il pourra se faire que le chauffeur ne devra rien payer, car l'accident sera arrivé par le fait des animaux eux-mêmes, fait qu'il aura été dans l'impossibilité d'éviter, par exemple quand après avoir mis tout en œuvre pour éviter une poule, celle-ci s'est jetée sous les roues de la machine, ou bien quand l'animal a surgi brusquement au milieu de la route au moment du passage de l'automobile (1). Si au contraire l'automobiliste est en faute, souvent il ne devra pas verser au propriétaire de l'animal des dommages-intérêts équivalant la perte subie, car on pourra relever une faute commune.

Actuellement aucune réglementation ne régit la circulation des bestiaux, troupeaux et volailles. Il s'en suit que les propriétaires de ces animaux usent de la route à leur fantaisie. Cependant certains textes et les règles de bon sens permettent de restreindre cette liberté et de leur imposer certaines obligations. L'article 15 de la loi du 21 juin 1898 sur le Code rural

(1) Trib. paix, La Roche-sur-Yon, cité dans la revue du *T. C F.*, juin 1907; Trib. civ. Rennes, 9 décembre 1904, *Petites annales du Cycle et de l'Auto,* avril 1905, p. 41.

s'occupe des animaux errants, en état de divagation, il en résulte que les propriétaires ne doivent pas les laisser sans gardien puisque certaines mesures sont prises contre eux (1). D'après l'article 14 de cette même loi, les animaux dangereux doivent être tenus enfermés et attachés afin de les empêcher de causer des accidents, et l'art. 475 § 7 du Code pénal punit d'une amende celui qui aura laissé divaguer des animaux malfaisants ou féroces.

En conséquence, nous croyons que les propriétaires des animaux visés par ces divers articles sont en faute s'ils les laissent en liberté, et, qu'en cas d'accident, ils encourent une certaine responsabilité qui diminue celle de l'automobiliste, au cas où celui-ci est en faute.

Aucun article de loi ou de règlement ne vise la conduite des troupeaux, mais le principe de la libre circulation réclame que le gardien, à l'approche d'un véhicule, fasse écarter ses bêtes de manière à laisser un passage suffisant, et qu'il se tienne toujours à proximité afin de les maintenir dans la bonne voie (2). Ces règles de conduite devraient être fixées dans une

(1) Loi du 21 juin 1898, art. 15 : « Lorsque des animaux errants sans gardien, ou dont le gardien refuse de se faire connaître, sont trouvés pacageant sur des terrains appartenant à autrui, sur les accotements ou dépendances des routes, canaux, chemins, ou sur les terrains communaux, le propriétaire lésé, ou son représentant, a le droit de le conduire ou de le faire conduire immédiatement au lieu de dépôt désigné par l'autorité municipale. Le maire s'il connaît le propriétaire responsable du dommage lui en donne avis. Dans le cas contraire, il est procédé à la vente des animaux. »

(2) Tr. civ. Rennes, 9 déc. 1904, précité.

loi ou un décret, car une bonne réglementation indiquant à chacun ses devoirs et qui serait appliquée, éviterait bien des ennuis et des accidents. On devrait aussi exiger que le nombre des gardiens soit proportionné à l'importance du troupeau, car il n'est pas possible qu'un gardien aidé de son chien, comme celà est permis actuellement, puisse surveiller efficacement un troupeau important ; malgré ses efforts et sa bonne volonté, il pourra bien se faire que quelques bêtes se livrent à une incartade ; de tels dangers doivent être évités.

Les chiens sont une cause fréquente d'accidents ; on connaît la manie de ces animaux qui consiste à se précipiter à l'avant des véhicules et à gambader en aboyant ; cette habitude instinctive est déplorable car d'elle, découle une série d'accidents. Lorsqu'un chien sera écrasé par une auto, le propriétaire de ce chien, en raison du dommage que lui cause cette perte, demandera une indemnité à l'automobiliste, il pourra s'agir d'une chienne de race, d'un excellent chien de chasse, par exemple, et l'on conçoit que le préjudice souffert, tout en étant irritant, puisse être élevé.

Il faudra que le propriétaire du chien relève une faute à la charge de l'automobiliste ; il ne pourrait pas le mettre en cause s'il a sagement conduit sa machine ; ainsi, le propriétaire du chien devrait supporter seul le dommage, si, malgré toutes les manœuvres faites par l'automobiliste, le chien s'est fait écraser, ou s'il a surgi brusquement et est venu se jeter littéralement sous les roues de l'automobile ; c'est au propriétaire

de veiller sur son chien ; c'est lui qui est en faute, car les chiens, comme les autres animaux domestiques, ne doivent pas divaguer sur la chaussée. Les propriétaires de chiens sont coupables d'imprudence en ne les surveillant pas, car ils savent que la circulation, que ces animaux compliquent par leur mobilité et leur va-et-vient incessant et irréfléchi, offre des dangers, qu'ils risquent d'être blessés ou tués. La jurisprudence est unanime en ce sens, aussi est-il facile de trouver des jugements (1). Toutefois l'appréciation de la conduite des propriétaires de chiens est simplifiée quand un arrêté municipal interdit le vagabondage des chiens.

Il s'agit de préciser en quoi consiste la divagation. Les tribunaux ont été appelés à trancher cette question, et il nous semble qu'ils ont sagement agi en disposant que le propriétaire doit être à une distance rapprochée de son chien, telle qu'à tout instant il lui soit possible de le surveiller et de le maintenir auprès de lui ; et même dans les villes, le Tribunal de Nancy estime que son devoir est plus rigoureux à raison de la circulation qui est plus intense qu'à la campagne ; « il doit conserver son chien auprès de lui, au lieu de le laisser divaguer, gambader sur la chaussée ou y jouer avec ses congénères » (2). *A fortiori*, la diva-

(1) V. entre autres Tr. civ. Lyon, 3 mai 1899. D. 1900-2-270. — Tr. civ. Pontarlier, 6 nov. 1903. *Gaz Pal.*, 1903-2-658. — Tr. civ. Nontron, 31 mai 1906. *La Loi*, 21 nov. 1906.

(2) Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 45. — Trib. civ. Quimper, 6 juin 1906. *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, septembre 1906, p. 185.

gation existera quand le chien sera seul dans la rue, soit qu'il ait échappé (1), soit qu'on lui ait donné la liberté.

Mais souvent il sera possible, comme dans le cas d'écrasement et de blessures d'animaux domestiques et faisant partie d'un troupeau, d'établir l'existence d'une faute commune qui répartira le dommage entre les deux parties.

Les chevaux et les automobiles ne font pas toujours bon ménage ; si aujourd'hui ces animaux paraissent s'être un peu habitués à voir des machines marcher sans faire appel à leurs bons offices, il n'est pas rare, malgré ce, de voir encore des accidents se produire. La rencontre d'une automobile affole plus d'une fois les chevaux qui font des écarts, s'emballent malgré l'énergie et l'habileté de leur conducteur, accrochent et renversent tout sur leur passage, ou bien renversent voiture et conducteur, démolissant l'une, blessant l'autre, ainsi qu'eux-mêmes. De tels accidents peuvent avoir des conséquences plus graves que ceux envisagés antérieurement, car, à part les dégâts matériels, des personnes peuvent être blessées ou même tuées.

Le propriétaire du cheval tiendra à se faire indemniser par l'auteur de tous ces maux. Cependant la condamnation du chauffeur ne devra pas toujours être prononcée ; on ne peut pas lui faire un grief de se servir de la chaussée puisqu'elle est à tout le monde, et il ne faut pas oublier que s'il est tenu d'observer certaines règles, les conducteurs de voitures attelées

(1) Cass. 4 octobre 1895.

ont également certaines obligations. Ici, comme dans les hypothèses précédentes, il sera possible de relever une faute à la charge exclusive du chauffeur, il devra alors supporter seul le dommage ; ou bien le conducteur du cheval n'aura pas été assez prudent et le chauffeur aura rempli son devoir, ou encore l'accident sera dû à une frayeur subite du cheval que l'automobiliste ne pouvait pas prévoir, dans ces cas, le propriétaire du cheval ne pourra rien demander ; ou enfin les deux parties seront toutes deux en faute, et les conséquences du dommage devront se diviser entre elles, selon les proportions que le juge fixera, d'après les circonstances.

L'automobiliste qui a conduit correctement sa machine ne devrait pas, semble-t-il, être responsable des dommages si un accident survient ; cependant la jurisprudence s'est montrée exigeante à son égard ; le problème de la responsabilité est ici plus complexe. Tout d'abord on avait soutenu que l'automobile était un véhicule anormal et dangereux, qu'il jetait le trouble dans les habitudes et qu'en conséquence les chauffeurs, lorsqu'ils croisaient des chevaux, devaient prendre des précautions particulières pour éviter un effroi *possible* de la part de ceux-ci. La jurisprudence n'a pas admis ce raisonnement ; elle a pensé que s'il contenait une part de vérité au début de l'automobilisme, ce moyen de transport était devenu actuellement assez connu pour que les chevaux y soient habitués, que « le passage d'une automobile est un fait trop fréquent pour constituer un cas fortuit im-

prévu..., qu'on ne doit mettre un cheval en service qu'après s'être assuré par un dressage spécial qu'il est habitué aux bruits et aux mouvements ordinaires des rues (1) ».

Les accidents dus à la frayeur des chevaux seront-ils alors toujours à la charge de leur propriétaire quand l'automobiliste n'aura rien à se reprocher? La jurisprudence ne l'a pas pensé, et c'est ici que se manifeste son plus grand souci de la conduite de l'automobiliste; des jugements qui ont été rendus sur la matière, on peut déduire qu'il faut distinguer selon que l'effroi du cheval se produit subitement lorsque l'automobile passe à côté de lui et selon que le cheval, dès qu'il aperçoit l'automobile, donne des signes d'impatience dont le conducteur a pu se rendre compte.

Que si le cheval ne manifeste aucun signe apparent de frayeur et d'émoi à l'approche de l'automobile et ne se cabre qu'au moment précis où a lieu le croisement ou si près de l'auto qu'il est impossible d'arrêter ou même de ralentir, le chauffeur ne pourrait être poursuivi en raison du dommage qui est résulté d'un tel accident; que lui reprocher en effet? Il n'a pu deviner que le cheval prendrait peur, rien dans son attitude ne le faisait prévoir, son conducteur n'avait fait aucun signe; le chauffeur était donc en droit de croire que le cheval était suffisamment dressé et habitué, que tout se passerait normalement. La jurisprudence nous semble avoir sagement agi en l'exo-

(1) Paris. 14 déc. 1906. *Lois et Sports*, 1907, p. 5. — Tr. civ. Seine, 3 févr. 1906, *Petites annales*, décembre 1906, p. 274.

nérant de toute participation dans la réparation du préjudice (1).

Il peut se faire au contraire que le cheval donne des signes d'impatience bien avant que l'automobile arrive à sa hauteur, ou que son conducteur, craignant un accident, fasse signe de ralentir; quelle devra être l'attitude du chauffeur? La jurisprudence a pensé, et avec raison, que, bien que l'automobiliste marchât à une vitesse réglementaire ou même inférieure et n'ait rien à se reprocher, il devait ralentir, ou même arrêter complètement sa machine afin de faire cesser la frayeur du cheval; sans doute il a le droit de circuler en se comportant correctement, mais il ne faut pas qu'il soit la cause volontaire d'un préjudice. Cette obligation restrictive du droit des automobilistes est l'application pure et simple de l'art. 14-1° du décret du 10 mars 1899; cet article, en effet, comme nous le savons, ordonne à l'automobiliste de ralentir ou même d'arrêter toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident (2).

La même conduite s'imposerait encore à l'automobiliste au cas où le conducteur du cheval a mis pied à terre pour maintenir sa bête, car cette précaution donne à penser que le caractère du cheval est ombrageux ou peureux, et que les efforts de l'homme pourront être impuissants à maintenir ses écarts.

De nombreux arrêts et jugements sont venus sanc-

(1) Rouen, 2 av. 1898, D. 92-2-295, S. 99-2-4 — Nimes, 11 juil. 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 127. — Grenoble, 14 déc. 1905. *La Loi*, 6 mai 1906.

(2) Montpellier, 9 févr 1899. *Mon. jud. Midi*, 12 mars 1899.—Rouen, 19 avril 1905. *Lois et Sports*, septembre 1905, p. 55.

tionner les devoirs de l'automobiliste (1); mais, bien entendu, pour qu'il soit tenu de les remplir, il faut qu'il ait pu remarquer les signes de frayeur et qu'ils aient été suffisamment importants pour faire craindre un accident (2).

Nous avons, jusqu'à présent, passé sous silence la faute du conducteur du cheval; celle-ci pourra être la seule cause des dommages ou être en concours avec celle de l'automobiliste. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les conducteurs de chevaux ont des obligations qu'ils sont tenus de remplir, notamment, tenir toujours les rênes, pour les voituriers, et être à la tête de leurs chevaux, pour les charretiers; et, cependant, il n'est pas rare de rencontrer les charretiers endormis sur leur charrette, ou bien réunis loin de leur attelage, pour pouvoir tromper les longueurs du trajet, tandis qu'ils abandonnent la bonne direction à l'instinct de leurs bêtes. Dans ces conditions, qu'adviendra-t-il à ce malheureux attelage si une automobile vient à passer et si les chevaux sont pris de frayeur, le conducteur pourra-t-il les saisir à temps pour les maîtriser? Un accident arrivé dans de telles circonstances, devrait engendrer la responsabilité des conducteurs des chevaux et, par suite, leur faire supporter une part du dommage causé par l'accident, si ce n'est même tout le dommage (3).

(1) Orléans, 28 nov. 1899 D. 1900-2-253. S. 1900-2-20. – Bourges, 3 déc. 1903. *Petites annales du Cycle et de l'Auto,* mars 1904. — Cass. crim., 19 févr. 1898. D. 1900-1-31.

(2) Rouen, 2 avril 1898. D. 99-2-295. — Nimes, 11 juillet 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 129.

(3) Montpellier, 9 févr. 1899, précité.

Des obligations particulières nous paraissent, en plus, s'imposer si le cheval est ombrageux, afin qu'on ne puisse pas reprocher à son conducteur d'avoir une part de responsabilité; ainsi, il devrait mettre pied à terre pour saisir l'animal par la bride.

§ 3. — Dommage causé aux personnes.

Nous avons parlé, jusqu'ici, des dommages qui atteignent le patrimoine; sans doute, les pertes subies pourront être sensibles, mais elles seront réparables, et, si dans de rares cas, elles mettent en jeu un intérêt d'affection, jamais ce dernier n'équivaudra les dommages que causeront les accidents de personnes; sans doute, les blessures pourront se guérir, mais jamais la souffrance infligée ne sera effacée par le paiement d'une indemnité; en tout cas, l'argent est sans efficacité en face d'un estropié ou de la mort. Aussi comprend-on que les accidents d'automobile qui atteignent les personnes offrent un grand intérêt et que l'attention soit principalement attirée par eux.

L'automobiliste peut se trouver en contact soit avec des cyclistes, soit avec des piétons. En ce qui concerne les cyclistes il devra réparer les dommages causés à la bicyclette et les blessures faites à son propriétaire, s'il a commis une maladresse ou s'il n'a pas respecté les obligations que lui imposent les règlements; à cet égard, un arrêté préfectoral a été pris dans tous les départements sur un modèle unique fourni par le Ministère de l'Intérieur, le 22 février 1896; entre autres dispositions il impose aux voitures de se ranger

à droite à l'approche des cyclistes et leur enjoint de leur laisser un espace de 1 m 50 nécessaire pour les laisser passer, article 15, § 2 (1). Cet arrêté est la charte de la circulation cycliste et tout bicycliste qui aurait violé quelqu'un de ses articles serait mal fondé à réclamer des dommages-intérêts à l'automobiliste en cas d'accident, à moins que ce dernier n'ait également quelque faute à se reprocher.

Les rencontres entre automobilistes et piétons seront les plus fréquentes, c'est surtout dans les villes qu'elles se produiront à cause de la circulation intense dont les rues sont le théâtre ; aussi on trouve surtout des solutions visant la circulation urbaine. Il pourra se faire que l'automobiliste doive réparer le dommage, mais le piéton pourra être lui aussi en faute.

Par application des principes exposés dans notre Chapitre I^er^ le chauffeur qui ne respecterait pas les règlements et qui causerait par suite un accident devra réparer le dommage ; la jurisprudence augmente les règles de prudence à suivre vis-à-vis les piétons, elle exige que les automobilistes ne rasent pas de trop près les trottoirs, car ils risquent de heurter les passants qui en occupent le bord, il faut aussi prévoir que ceux-ci peuvent être obligés de mettre le pied sur la chaussée par suite d'un encombrement ou pour céder le pas à une autre personne ; si les automobilistes sont forcés de longer les trottoirs ils doivent

(1) Lyon, 27 mars 1896. *Gaz. Pal.*, 1897, 1-1^er^ sup. p. 801. — Trib. civ., Melun, 21 avril 1896. *Gaz. Pal.*, 17-1-584. — Angers, 19 juillet 1899. *Gaz. Pal.*, 1899-2-556.

marcher à une allure suffisamment lente pour pouvoir arrêter instantanément s'il le faut (1).

En examinant l'article 14 du décret de 1899 nous avons vu la situation rigoureuse qui était faite aux automobilistes, et combien est lourde la responsabilité que cet article fait peser sur eux; mais elle est bien atténuée par la faute que l'on peut reprocher au passant ; il est possible d'avancer sans crainte que dans la majorité des cas il existera une faute commune qui mettra une part du dommage à la charge du piéton.

Toute personne allant à pied est obligée d'observer certaines règles; les trottoirs sont le domaine exclusif des piétons, mais quand il n'y en a pas ou quand il faut qu'ils traversent la chaussée, en raison des dangers qu'ils peuvent courir, ils doivent veiller à leur sécurité et prendre des mesures en conséquence. Mais où sont inscrites ces mesures ? A la vérité, nul texte ne vise les devoirs des piétons ; c'est une lacune regrettable, car pourquoi soustraire une catégorie d'usagers de la route à la réglementation ? Cet état de choses provoque les accidents; en effet, les piétons, ne sachant pas quelles règles suivre, agissent au hasard, les voituriers de toutes catégories, ignorant l'attitude qu'ils vont prendre, hésitent et de toutes ces incertitudes, il n'est pas étonnant que des accidents puissent naître.

Il est vrai que la jurisprudence, faisant appel au

(1) Cass. req., 16 avril 96, D. 96-1-527.—Besançon, 16 juillet 1902. *Gaz. Pal.*, 1902-2-212. — Tr. corr. Nice, 8 mars 1906 et 16 novembre 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 168 et 226.

bon sens, supplée dans une certaine mesure à cette lacune, mais elle est variable et incertaine. Tout d'abord, les piétons qui veulent traverser la chaussée doivent prêter toute leur attention et veiller à leur propre sécurité en regardant s'ils ne risquent pas de se rencontrer avec un véhicule ; si par suite de leur étourderie ou de leur négligence, ils provoquent un accident, ils seront, selon les cas, seuls responsables ou bien responsables avec l'automobiliste (1). Une autre règle édictée par la prudence exige que les personnes qui descendent de tramway ou d'omnibus examinent avant de gagner le trottoir si la voie est libre et si elles peuvent sans danger s'aventurer en dehors de la voiture publique ; si cette précaution n'est pas prise, la responsabilité du piéton doit être sérieusement engagée, et les tribunaux n'ont pas hésité à faire supporter une part du dommage au piéton dans de pareilles circonstances (2), ou même tout le dommage (3).

Si les piétons sont atteints d'infirmités, de surdité par exemple, il est nécessaire qu'ils prennent des précautions supplémentaires quand ils vont sur les routes ou dans les rues ; ainsi il serait très imprudent pour un sourd de suivre le milieu de la chaussée (4).

(1) Trib. civ. Lyon, 4 janvier 1901. *Mon. Lyon*, 1er février 1901. — Trib. Marseille, 10 mars 1903. *Jur. civ. Marseille*, 1903, p. 310. — Rouen, 2 juin 1905. *Lois et Sports*, p. 41, 1907. — Bruxelles, 3 déc. 1902. *La Loi*, 3 février 1903.

(2) Trib. Seine, mars 1901. — Trib. Avignon, 27 juin 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 165.

(3) Trib. Narbonne, 26 juin 1903. *Petites annales*, nov. 1903, p. 13.

(4) Amiens, 27 juillet 1905. *Petites annales*, 1906, p. 251. — Trib. civ. Lyon, 23 octobre 1900. *Mon. Lyon*, 4 mars 1901.

On a proposé comme cause devant faire supporter une part du dommage aux piétons les mouvements instinctifs de peur, les hésitations, que provoque chez eux l'effroi. Il devra en être ainsi lorsque les incertitudes des piétons ne sont dues qu'à une peur irraisonnée que la conduite des chauffeurs ne justifie pas, car cette peur ne s'explique que par une trop grande sensibilité de leurs nerfs.

Peut-être si le piéton était un enfant y aurait-il lieu de rendre l'automobiliste complètement responsable ou tout au moins de ne le décharger que très légèrement, car l'affolement des enfants est plus compréhensible que celui des grandes personnes; leur esprit est plus impressionnable et leur faculté de raisonnement moins développée (1). A part ce cas, l'automobiliste devra supporter seul les dommages quand l'effroi a été provoqué par lui, que ce soit à la suite d'un excès de vitesse, d'un coup de corne intempestif ou à la suite de toute autre imprudence.

Une dernière situation peut se présenter, c'est celle des tiers qui ont pris place dans une automobile en qualité d'invités ou de locataires. L'automobiliste devra les indemniser s'il cause un accident qui leur porte préjudice; on fera l'application des règles précédemment exposées. Cependant il nous semble que le juge devrait se montrer moins sévère envers le chauffeur qui, par amabilité, a offert une place dans sa voiture que contre le chauffeur professionnel qui a reçu le

(1) Grenoble, 18 nov. 1905. D. 1905-2-479. — Lyon, 4 mars 1899. *Mon. Lyon,* 24 févr. 1901.

paiement des places mises à la disposition des tiers. La responsabilité de l'automobiliste pourrait être atténuée au cas où le tiers aurait détourné son attention en lui causant, par exemple, ou même disparaître si le tiers, dans un moment de frayeur, avait paralysé ses mouvements en saisissant le volant ou ses bras.

Enfin, il se peut que l'accident d'automobile intéresse deux chauffeurs. Pour savoir lequel des deux doit supporter les dommages, il faudra examiner si chacun a observé les règlements ou a agi avec la prudence désirable; celui qui n'aura pas rempli son devoir devra indemniser l'autre; si tous deux ont commis une faute, le juge établira la balance des responsabilités.

Toutes les situations que nous avons envisagées se rapportent au dommage matériel; mais il va de soi que si l'accident d'automobile infligeait un dommage moral, celui-ci devrait être pris en considération, et les tribunaux, dans la mesure où ils l'admettent, ne devraient pas hésiter à condamner le chauffeur à le réparer (1).

(1) Nancy, 4 nov. 1907. *Rec. Nancy* 1907, p. 304.

CHAPITRE III

RELATION ENTRE LA FAUTE ET LE DOMMAGE

L'automobiliste qui aura violé les règlements ou les prescriptions que dicte la prudence sera-t-il nécessairement en faute? Evidemment, pour pouvoir parler de délit civil et de responsabilité civile, à part une faute, il faut qu'il y ait un dommage ; mais nous savons que ce dommage ne devra être réparé par l'automobiliste que s'il a été occasionné par sa faute, c'est-à-dire qu'il faut qu'entre ces deux termes du délit il existe un lien de causalité. De sorte que toute faute n'entraînera pas nécessairement l'obligation de réparer le dommage; bien que la conduite du chauffeur n'ait pas été correcte, il ne sera pas tenu de réparer si le préjudice souffert par la victime de l'accident a sa source dans un autre événement (1).

Une difficulté s'élève au cas où l'accident, causé en fait par une personne, a été, en réalité, provoqué par la faute d'une autre personne. Si nous supposons, par exemple, un cheval qui se cabre, s'emballe et blesse des passants ou démolit une devanture par suite de la frayeur occasionnée chez lui par le passage trop rapide d'une automobile ou un abus d'appel de trompe,

(1) Rouen, 2 avril 1898. D. 1899-2-295. *Gaz. Pal.*, 1898-1-622. — Nimes, 11 juillet 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 129.

devra-t-on dire qu'il n'y a pas relation de cause a effet entre la faute de l'automobiliste et le dommage subi par le tiers puisque si le chauffeur est en faute, les dégâts ne sont pas son œuvre, mais celle du cheval ? Dans une autre hypothèse, si un piéton se jette étourdiment au devant d'une automobile dont la marche est conforme aux règlements, et si, pour l'éviter, le conducteur donne un coup de volant à la suite duquel il heurte un autre passant, à qui incombera la réparation du dommage ? l'automobiliste sera-t-il en faute ou bien sera-ce le premier piéton qui a forcé le chauffeur à faire son écart malheureux ? Le fait du chauffeur est-il la cause du dommage ?

Dans l'un et l'autre cas, il serait injuste de condamner l'auteur immédiat du dommage, il faut rechercher quel est l'auteur de la faute initiale, de laquelle découle, en définitive, l'accident. Si, dans nos deux exemples, l'automobiliste pour le premier, et le piéton pour le second, n'ont pas causé eux-mêmes les dégâts, ce sont eux qui, en réalité, en sont les auteurs, car s'ils avaient été absents du lieu où est survenu le dommage ou s'ils avaient respecté les règles qui s'imposaient à eux, le cheval d'une part, et l'automobiliste de l'autre, auraient passé leur chemin sans qu'aucun fait déplorable ne se soit produit ; en somme, le cheval et le chauffeur ont bien commis les dégâts, mais ils ont été des agents irresponsables, des instruments matériels qui ont agi sous l'impulsion d'une activité qui leur est étrangère (1).

(1) Cass., 31 juillet 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 422.

CHAPITRE IV

LA RESPONSABILITÉ CIVILE A RAISON DU FAIT D'AUTRUI

En esquissant les règles de la responsabilité en général nous avons vu que l'article 1384 du Code civil énumère une série de personnes qui doivent répondre du fait d'autrui ; nous savons que dans l'esprit du législateur cet article n'est qu'une application de l'article 1382, qu'en effet à la base des divers cas contenus dans l'article 1384 se trouve toujours une faute des répondants, de ceux que l'on déclare civilement responsables. Aussi dans notre matière particulière de la responsabilité civile des automobilistes, quand il y aura lieu de mettre en jeu la responsabilité des civilement responsables c'est qu'on aura pu relever à leur charge un fait illicite. L'examen des divers cas permettra de s'en rendre compte.

§ 1. — Les père, mère, instituteurs et artisans.

La responsabilité des père et mère, ainsi que celle des instituteurs et artisans, relative à l'automobile n'offre pas de difficultés, ce sera l'application des principes généraux que nous avons exposés. Il suffira d'envisager si, à propos d'un accident d'automobile

causé par l'enfant dont les personnes énumérées ont la surveillance et la direction, les conditions de responsabilité telles qu'elles découlent de la loi se trouvent réunies. La victime devra d'abord établir le fait de l'enfant, puis le dommage qu'elle subit et la relation nécessaire qui doit exister entre le fait et le dommage, enfin il faudra qu'elle prouve le lien qui rattache l'enfant à la personne qu'elle poursuit.

§ 2. — Les maîtres et commettants.

Plus délicate au contraire sera la responsabilité des maîtres et commettants à raison du fait de leurs domestiques et préposés ; si dans les cas précédents l'application des principes généraux était simple, ici il n'en va plus de même ; des questions délicates vont s'élever de la solution desquelles dépendra l'existence de la responsabilité des maîtres et commettants. Ceux-ci, d'après l'article 1384, sont responsables du dommage causé par leurs domestiques ou préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employé. Toute la difficulté résidera dans la question de savoir si l'individu qui a causé l'accident est bien le domestique ou le préposé du propriétaire de l'automobile qu'il conduisait, et, ce point établi, il faudra en plus voir s'il a agi dans l'exercice de ses fonctions. La réunion de ces deux conditions est absolument indispensable pour que la responsabilité des patrons puisse exister ; les motifs qui ont amené les rédacteurs du Code à établir cette responsabilité expliquent pourquoi ces

deux conditions sont nécessaires ; seule leur présence permet d'invoquer le défaut de choix ou le manque de surveillance.

Il faut entendre ici par commettants les fabricants d'automobiles, les directeurs de garage, les entrepreneurs de transport et les commerçants ou industriels qui se servent d'automobiles pour les besoins de leur commerce ou de leur industrie. Les préposés seront les mécaniciens chargés de la conduite de ces automobiles.

Les maîtres sont tous ceux qui usent d'automobiles pour leur plaisir ou leurs besoins personnels ; les domestiques sont les mécaniciens qui assurent la conduite de la voiture (1).

Lien de commission ou de domesticité. — Le mécanicien qui a causé des dommages est-il le préposé ou le domestique du propriétaire de l'automobile ? Dans chaque espèce, il faudra examiner si l'on peut rattacher ce mécanicien à un patron ; les juges auront à éclaircir des situations nombreuses ; cependant les principales hypothèses susceptibles de se produire se sont déjà présentées en justice, aussi sommes nous en présence de solutions ; ce sont ces solutions que nous allons étudier.

Si un propriétaire d'automobile fait exécuter des réparations à celle-ci par un individu exerçant la profession de mécanicien d'automobiles, s'occupant

(1) La jurisprudence assimile en effet les mécaniciens aux domestiques. V. Trib. civ. Seine, 2 janv. 1901 ; *Gaz. Trib.* 4 mai 1901.

pour son compte de ce genre de travail, et si dans le contrat formé entre lui et le propriétaire il s'engage à ramener l'automobile chez ce dernier après l'avoir réparée, qui sera responsable de l'accident survenu en cours de route ? sera-ce le propriétaire puisque c'est avec sa voiture que l'accident est arrivé et que c'est pour lui que la voiture circulait ? Nous ne le pensons pas, car le mécanicien n'est pas l'employé du propriétaire, il agit en tant que patron, nous ne sommes pas en présence d'un louage de services, mais au contraire d'une entreprise de travail et de fournitures, le propriétaire avait confié son auto pour qu'on la lui livre une fois réparée ; le mécanicien a provoqué l'accident pendant la livraison, mais à ce moment il agissait pour son propre compte, c'est pourquoi nous estimons que c'est lui qui doit être responsable (1).

Une question beaucoup plus complexe est celle de savoir qui, du propriétaire ou du constructeur mettant un de ses mécaniciens à la disposition de son client, est civilement responsable en cas d'accident. Si l'on suppose un individu acquéreur d'une auto demandant au constructeur de lui fournir un de ses mécaniciens pour un certain temps, soit pour faire son apprentissage, soit en attendant d'avoir choisi lui-même un mécanicien, faudra-t-il dire qu'il est le maître du mécanicien fourni, ou bien le constructeur reste-t-il toujours le commettant de son employé ? La difficulté

(1) Bordeaux, 19 avril 1905. *Lois et Sports*, 1905, p. 274. — Trib. com. Seine, 10 octobre 1906, *Petites annales*, 1906, p. 239.

serait la même si au lieu d'avoir à faire à un constructeur, le propriétaire de l'auto se trouve en présence d'un directeur de garage auquel il demande de lui fournir un mécanicien pour ses besoins journaliers, pour une course, un voyage ou la durée des vacances.

La question a été diversement résolue par les tribunaux ; le tribunal correctionnel de la Seine et la Cour d'Appel de Paris, confirmant son jugement, ont décidé que le constructeur demeurait civilement responsable ; au contraire, le tribunal civil de la Seine a jugé que le propriétaire devait répondre du dommage causé par le mécanicien (1). Devant ces solutions contradictoires, que faut-il penser ? En se reportant aux motifs qui ont inspiré l'art. 1384, qui fonde la responsabilité des maîtres et commettants, il sera possible de démêler la responsabilité encourue par chacun ; nous savons que le Code établit des présomptions de faute, il s'agit donc de rechercher à qui peuvent s'adresser ces présomptions pour déterminer celui qui devra réparer le préjudice causé.

Pour motiver sa décision, voici comment raisonne le Tribunal civil de la Seine : Si les commettants peuvent être déclarés responsables, c'est qu'ils ont le droit de donner des ordres au préposé et des instructions pour l'exécution de ces ordres ; or, dans notre hypothèse, qui est-ce qui a pu donner ces ordres et

(1) Trib. corr. Seine, 23 février 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 39 ; *Gaz. Trib.*, 24 février 1905. — Paris, 3 juin 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 42. — Contra Trib. civ. Seine, 6 février 1907. *Lois et Sports*, 1907, p. 59 ; *Gaz. Trib.*, 6 juillet 1907.

ces instructions si ce n'est le propriétaire de l'automobile, puisque le mécanicien avait été mis à sa disposition par le constructeur. C'est pourquoi le propriétaire doit être seul déclaré civilement responsable.

S'il est vrai de dire que la responsabilité des maîtres et commettants existe à raison du droit qu'ont ceux-ci de donner des ordres et des instructions à leurs employés, il serait faux de croire que c'est le seul motif qui explique cette responsabilité. En examinant, au début de notre étude, la responsabilité des maîtres et commettants, nous disions qu'ils répondent encore du fait de leurs préposés et domestiques à cause du libre choix qu'ils ont effectué en les prenant à leur service; s'ils ont fait un mauvais choix, ils doivent en supporter les conséquences, ils sont en faute d'avoir effectué leur choix à la légère. Or, le jugement du Tribunal civil de la Seine ne peut pas s'expliquer si l'on fait appel à l'idée de libre choix; en effet, le mécanicien a été choisi et engagé par le constructeur, le propriétaire de l'automobile l'a reçu de lui en toute confiance, sans exercer de sélection sur une série de gens de ce métier; il a demandé un individu pour lui conduire son automobile, il n'a pas regardé s'il réunissait les conditions voulues, il s'en est remis au constructeur; c'est ce dernier qui devait s'assurer que la personne qu'il prenait à son service réunissait les conditions de capacité, de valeur morale nécessaires à un bon mécanicien; en fournissant un mécanicien, il était censé avoir exercé un bon choix, si une faute est commise ce choix est mis en défaut,

seule, la responsabilité du constructeur doit être mise en jeu.

Le Tribunal correctionnel de la Seine et la Cour de Paris ne se sont pas basés sur ces considérations pour mettre hors de cause le propriétaire de l'automobile ; il y a, en effet, une deuxième raison qui vient à l'appui de notre opinion. Il faut faire des distinctions dans le pouvoir de donner des ordres et des instructions; sans doute, il est exact de dire que le propriétaire a le droit de commander le mécanicien qui a été mis à sa disposition par le constructeur, mais il faut distinguer entre les divers ordres qui peuvent être donnés, d'une part, les ordres relatifs à l'emploi de la voiture, aux heures de sortie, à l'itinéraire à suivre, au but de la course, d'autre part, les ordres qui concernent le maniement des organes de la machine, la manière de conduire, de diriger, les règles de prudence à observer, c'est-à-dire, d'un côté les ordres pratiques, et de l'autre, les ordres techniques ; pour les premiers, il est indubitable que le propriétaire de l'auto a seul le pouvoir de les donner, mais, en ce qui concerne les seconds, le mécanicien reste sous la dépendance du constructeur; sur ce point, le constructeur a seul autorité sur le mécanicien, car il reste toujours son patron ; il peut, à son gré, le congédier ou le retirer au propriétaire de l'automobile, à condition, bien entendu, d'en fournir un autre, et le propriétaire ne pourra pas s'opposer à ces mesures; de plus, une fois qu'il aura terminé son service auprès du propriétaire, le mécanicien

reviendra auprès du constructeur. La Cour de Paris fait nettement ressortir ce point lorsqu'elle déclare que le constructeur qui loue à un de ses clients les services d'un de ses mécaniciens, « n'en conserve pas moins le droit de le surveiller et de lui donner des instructions au point de vue de la marche normale de la voiture et des mesures à prendre pour éviter les accidents ». Il importerait peu que le propriétaire, après entente avec le constructeur, verse directement les gages au mécanicien, ce fait ne ferait pas passer toute l'autorité sur sa tête, les raisons que nous avons fait valoir subsisteraient toujours.

L'analyse juridique nous révèle donc que les motifs justifiant la responsabilité des commettants, libre choix et pouvoir de donner des instructions, se trouvent réunies chez le constructeur ou garagiste qui loue les services d'un de ses mécaniciens ; aussi est-ce à bon droit qu'on doit le déclarer civilement responsable en cas d'accident (1).

Une autre hypothèse peut encore se présenter, une personne loue au mois, ou pour une course, une automobile chez un industriel exerçant la profession de loueur, et en même temps se fait donner un mécanicien pour conduire la voiture. Si les données diffèrent un peu, la solution doit être la même que dans

(1) Une espèce analogue à celles déjà jugées a saisi à nouveau le tribunal civil de la Seine qui a abandonné sa manière de voir et s'est incliné devant l'arrêt de la Cour. Trib. civ. Seine, 27 juin 1907. *Lois et Sports*, 1908, p. 3. — Enfin la Cour de Cassation a confirmé la jurisprudence de la Cour d'Appel par un arrêt du 3 avril 1908. Cass. crim., *Gaz. Pal.*, 5 mai 1908.

e cas précédent, car il importe peu que la voiture soit louée ou appartienne à la personne qui a loué les services du mécanicien ; ce qui est important, c'est d'établir qui exerce l'autorité technique ; or, ici comme tout à l'heure, c'est toujours au loueur qu'elle appartiendra.

Cependant, il serait possible de poursuivre le locataire si l'on pouvait relever contre lui une faute particulière de laquelle est résulté l'accident causé par le chauffeur loué, par exemple, s'il ne laisse pas assez de sommeil à son mécanicien qui, par suite, somnole sur son siège, s'il le surmène ou s'il ne réprime pas ses écarts de boisson.

Exercice des fonctions. — Si les commettants et les maîtres doivent supporter les conséquences pécuniaires de la faute de leurs préposés et domestiques, l'équité impose une limite à cette responsabilité ; ils ne répondront pas indistinctement de tous les faits, il faudra qu'ils aient été commis dans l'exercice des fonctions auxquelles sont destinés les préposés et domestiques.

Ainsi il est bien évident que le directeur d'un garage devrait demeurer étranger à l'accident qu'un de ses mécaniciens aurait causé une fois sa journée terminée ; de même un propriétaire ne pourrait être recherché pour l'accident survenu par le fait de son mécanicien pendant un jour de congé, ou encore s'il avait mis son auto à sa disposition par complaisance pour son usage personnel ; sa responsabilité devrait encore être

dégagée bien que le conducteur de sa voiture soit à son service et dans une période de travail, quand ce conducteur n'a pas été chargé de la conduite de la voiture ; ainsi, lorsqu'un valet de chambre, un cocher s'empare de l'auto de son maître, nous sommes bien en présence d'un domestique, mais son service ne le rattache pas à l'automobile, en la conduisant il n'est donc pas dans l'exercice de ses fonctions.

Il est des hypothèses qui offrent des difficultés dont la solution entraîne un examen minutieux et une analyse délicate. Un automobiliste au retour d'une course ordonne à son mécanicien de ramener la voiture au garage, celui-ci au lieu de s'y rendre directement va faire un tour de promenade et au cours de sa tournée cause un accident, pourra-t-on dire qu'il était dans l'exercice de ses fonctions ? sans doute il conduit la voiture de son maître, pour son maître puisqu'il se dirige vers le garage, mais s'il est vrai de dire que tout chemin mène à Rome et même au garage, il ne faut pas perdre de vue que le maître lui a donné l'ordre d'aller directement remiser l'auto et non de faire un tour de promenade auparavant, on ne peut pas dire que cette promenade est faite pour le service du maître.

Une autre fois l'automobiliste enverra son mécanicien conduire des amis à un point donné, arrivé au but il s'attarde avec des camarades, les promène dans l'automobile de son maître et cause un accident ; cette incartade a certainement lieu à la suite d'un ordre du maître, mais celui-ci n'avait pas permis d'employer sa voiture à cet usage.

Ou bien encore pendant l'absence du maître le mécanicien, malgré la défense qui lui a été faite, s'empare de l'automobile et blesse quelqu'un ; c'est aussi un mécanicien qui, pendant que son maître a été faire une visite ou une course, profite de cet instant pour aller faire une promenade quoiqu'il ait eu l'ordre d'attendre le retour de son maître. Pourra-t-on dire qu'il est toujours dans l'exercice de ses fonctions alors qu'il a agi à l'insu et contre les ordres de son maître ?

La question, au fond, se résume au point de savoir si l'abus de fonctions entraîne la responsabilité des commettants ; l'acte abusif accompli à l'occasion des fonctions auxquelles une personne est préposée doit-il être assimilé à l'acte normal? Certains auteurs, comme Demolombe, Larombière, ont soutenu la négative ; ils considèrent que les faits qui semblent se rapporter par certaines circonstances de temps et de lieu au service des préposés ne doivent pas être considérés comme rentrant dans les fonctions de ces préposés. D'autres auteurs, comme Sourdat, soutiennent que l'abus de fonctions doit être considéré comme l'exercice normal de ces fonctions à l'égard de la responsabilité civile des maîtres et commettants (1). La jurisprudence a aussi été de cet avis, son opinion est constante. Cette manière de voir nous paraît conforme

(1) « Il suffit que l'acte dommageable se rattache à l'objet du mandat donné au préposé et se soit produit dans l'exécution de ce mandat. Peu importe qu'il constitue un abus des fonctions qui sont conférées à l'agent, que les ordres du maître aient été peut-être méconnus. » Sourdat. *Traité de la responsabilité*, t. II, N° 888.

à l'esprit de la loi ; en effet, les maîtres et commettants sont tenus de choisir des employés habiles et sérieux, pénétrés du sentiment de leurs devoirs ; ils doivent aussi les surveiller afin que l'œil du maître fasse régner l'ordre et les bonnes habitudes. Peu importe que la faute résulte d'une extension abusive des fonctions, l'abus n'a pu se produire que parce que le maître avait confié ces fonctions à son domestique ; c'était à lui de veiller ou de prévenir ces abus. D'autre part, l'art. 1384 qui déclare la responsabilité des maîtres et commettants engagée par les actes faits dans l'exercice des fonctions du préposé, ne distingue nullement entre l'usage normal et l'usage abusif qui est fait de ces fonctions. L'automobiliste a-t-il défendu à son mécanicien de se servir de sa voiture pendant son absence ou lui a-t-il ordonné de la conduire directement au garage, si le mécanicien outrepasse cette défense ou cet ordre, l'automobiliste devra être responsable d'avoir choisi un domestique désobéissant ou d'avoir insuffisamment veillé à l'exécution de l'ordre donné (1).

La responsabilité des maîtres et commettants, à raison d'un acte abusif de fonction, peut paraître excessive ; il est dur, en effet, de les rendre responsables de la désobéissance d'un mécanicien qui a agi sans autorisation ou même au mépris d'une défense formelle. Est-il juste, vraiment, de reprocher au patron son mauvais choix ; lui est-il possible de connaître à

(1) Cass. 23 mars 1907. *Gaz. Pal.*, 20 avril 1907. *La Loi*, 25 mai 1907. Cass. 3 avril 1908, précité.

fond le caractère et les habitudes d'une personne au moment où il la prend à son service? Peut-on également lui reprocher un manque de surveillance? Mais comment pourra-t-il exercer cette surveillance quand, par exemple, il ordonne à son mécanicien de ramener l'automobile au garage? Faudra-t-il qu'il le suive dans une autre automobile? La solution à laquelle nous nous rallions nous paraît bien rigoureuse; cependant, en présence des textes et de l'esprit qui les anime, il nous semble difficile de ne pas l'admettre.

La rigueur du système a été atténuée dans une certaine mesure par la Cour de Cassation elle-même. Avec elle nous pensons que l'acte abusif n'entraîne plus la responsabilité du maître ou du commettant quand la victime a su en quelle qualité agissait le préposé, c'est-à-dire quand elle a su qu'il n'agissait pas pour le compte de son patron, mais pour lui-même. Dans l'hypothèse soumise à la Cour de Cassation il s'agissait d'un mécanicien qui, après avoir accompagné son maître en un lieu déterminé avait reçu l'ordre de l'attendre; pendant son absence il avait proposé à un de ses amis d'aller faire une promenade, au cours de celle-ci une collision se produisit avec un fiacre et l'ami du mécanicien fut blessé, il s'empressa d'intenter une action en dommages-intérêts au mécanicien et au maître comme civilement responsable ; il fût heureux devant le Tribunal et la Cour de Paris, mais la Cour de Cassation jugea autrement, elle décida « qu'il n'ignorait pas d'après les circonstances du fait que son ami avait agi à l'insu du pro-

priétaire de la voiture, qu'en acceptant de monter dans cette voiture il avait entendu se confier non au préposé du maître, mais au mécanicien lui-même agissant pour son propre compte ; que la personnalité du commettant étant restée étrangère à sa détermination il ne saurait être admis à réclamer à ce dernier la réparation du préjudice qu'avait pu lui causer le fait personnel de son camarade (1) ». On peut d'ailleurs ajouter qu'il ne rentre pas dans les attributions du mécanicien de promener ses amis personnels sans l'assentiment de son maître, il sort du cadre de ses attributions, il n'y a plus abus, mais inexistence de fonctions.

§ 3. — Autres personnes.

L'article 1384 ne nous parle que de certaines personnes, peut on en ajouter d'autres à la liste qu'il nous donne ? Les dispositions de la loi sont exceptionnelles et ses énonciations limitatives, on ne peut pas en étendre les cas prévus par analogie. Cependant on peut hésiter pour certains cas, ainsi le mari doit-il répondre de l'accident causé par sa femme ? l'automobiliste de l'accident causé par un tiers auquel il a prêté sa voiture ? La puissance maritale permet au mari de diriger dans une certaine limite les actions de sa femme ; l'accident a été causé par un tiers avec la voiture d'autrui, la victime se trouve en présence

(1) Cass., 12 décembre 1903, D. 1904-1-70. *Gaz. Pal.*, 1904-1-140. V. également Trib. Bruxelles, 25 juin 1906. *La Loi*, 18 octobre 1907.

d'un objet appartenant à autrui ; celà suffira-t-il à entraîner la responsabilité civile du mari et de l'ami ?

En présence de la loi il est impossible de parler de responsabilité du fait d'autrui. Il faudra prouver à part la faute de la femme et du tiers la faute du mari et de l'automobiliste pour entraîner la responsabilité particulière de chacun d'eux ; ce sera l'application des principes généraux de l'article 1382.

Ainsi, le mari serait en faute de ne pas avoir usé de son autorité pour empêcher sa femme de commettre un délit ou pour lui avoir permis de se livrer à un acte qui pouvait entraîner des conséquences dommageables, comme la conduite d'une automobile, car, pour conduire, il faut avoir certaines qualités de sang-froid et d'habileté que sa femme ne possède peut-être pas ; en tout cas, il est nécessaire d'avoir des connaissances spéciales que démontre la possession du certificat de capacité. En revanche, le mari ne pourrait pas être mis en cause si sa femme était partie à son insu, ou si elle est munie du certificat de capacité, car, d'une part, il n'est pas tenu de surveiller les agissements de sa femme, et, de l'autre, il est couvert par la décision de l'administration.

L'automobiliste qui prête sa voiture à un tiers serait responsable s'il la confiait à une personne non munie du certificat de capacité ; il commettrait une imprudence s'il savait qu'elle ne le possède pas, et il serait coupable de négligence en ne lui demandant pas si elle en est porteur (1).

(1) Trib. corr Seine, 30 juin 1906. *Gaz. Pal.*, 1905-2-204.

Si un accident se produit au cours d'une leçon de conduite, celui qui apprend à conduire sera-t-il responsable ainsi que le professeur, ou bien l'élève pourra-t-il être seul poursuivi, ou encore est-ce le professeur seul qui endossera toute la responsabilité? Il nous semble que la victime de l'accident devra mettre uniquement en cause le professeur, car lui seul connaît les dangers de l'automobilisme et les précautions à prendre, l'élève ne fait que suivre les indications de son maître, s'il prend la direction, c'est avec l'approbation de celui-ci; c'est au maître à ne pas laisser conduire un élève qui n'est pas encore capable de piloter seul une voiture, il doit donner ses leçons dans un endroit assez désert pour que les chances d'accident soient écartées si l'élève tient la direction, et ne l'autoriser à circuler dans les lieux fréquentés que lorsque son instruction, son sang-froid, sont suffisants. Si l'élève est un domestique que son maître a confié à un constructeur, vendeur ou loueur d'automobiles, nous pensons que le maître ne peut pas être recherché à raison de l'art. 1384, car il a entendu se décharger de la responsabilité, le mécanicien de profession l'avait assumée tacitement puisque lui seul avait autorité sur le domestique, avait qualité pour guider et surveiller ses actes (1).

(1) La jurisprudence est contraire à notre opinion, elle a admis la responsabilité du professeur et de l'élève. V. Trib. corr. Seine, 7 févr. 1902 et 28 juin 1900 *Petites Annales*, janv. 1905, p. 16.

TITRE II.

Responsabilité civile des tiers.

Si les automobilistes ont des devoirs, ils ont aussi des droits ; obligés de respecter la vie, la santé et la propriété des autres, ils peuvent en retour exiger le respect de leur personne et de leurs biens. Tout dommage infligé à un automobiliste donnera le droit à celui-ci d'en exiger la réparation de celui qui en est l'auteur.

Il nous faut envisager séparément la responsabilité civile des tiers en général et la responsabilité civile de tiers spéciaux, les Compagnies de chemins de fer, dont les délits offrent des caractères d'un genre particulier.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ DES TIERS EN GÉNÉRAL

Sans doute l'automobiliste sera plus souvent cause que victime d'accidents, mais la négligence, l'imprudence, la faute non intentionnelle ou même intentionnelle de l'homme pourront lui infliger un dommage qui naîtra par l'intermédiaire des choses, des animaux ou des personnes.

Tout d'abord, l'individu qui aurait placé un obstacle sur la voie publique serait responsable de l'accident qu'il aurait ainsi provoqué ; un boutiquier qui avait mis devant sa boutique un store dépassant le trottoir a été déclaré responsable de l'accident dont avait été victime le conducteur d'une voiture qui avait heurté le store (1). Il faudrait décider de même que les entrepreneurs qui n'éclairent pas la nuit les matériaux laissés sur la voie publique sont responsables des dégâts que subirait une automobile qui butterait contre cet obstacle (2). On devrait étendre par analogie le jugement qui a condamné un individu qui avait semé des clous sur la route au passage d'une course de

(1) Paris, 13 mars 1869. D. 1871-2-333.

(2) Conseil de Préfecture de la Seine, 9 mai 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 303.

bicyclettes et avait, par suite, provoqué l'éclatement d'un pneu et la chute d'un cycliste (1).

Il est impossible de prévoir toutes les hypothèses pouvant nuire aux automobilistes ; mais toutes les fois que l'on pourra relever une faute volontaire ou involontaire à la charge d'un tiers, il ne faudra pas hésiter à donner une action en dommages-intérêts aux chauffeurs.

Les dommages que subiront les automobilistes seront plus fréquemment provoqués par les animaux, les volailles mises à part, trop petites pour offrir de la résistance aux automobiles. Mais les chiens offrent un réel obstacle ; celui-ci sera d'autant plus dangereux que le chien sera plus gros et que la vitesse sera plus rapide ; l'auto pourra être précipitée dans le fossé, détériorée, et les voyageurs blessés ou tués, soit à la suite de la rencontre avec le chien, soit à la suite d'un coup de volant donné pour l'éviter. Si l'automobiliste n'a rien à se reprocher et si, au contraire, le propriétaire du chien est coupable de l'avoir laissé divaguer, il devra réparer le dommage subi par le chauffeur. Mais, en outre, l'automobiliste jouira d'un avantage : il n'aura pas, en effet, à prouver la faute du propriétaire du chien ; il lui suffira de démontrer que l'accident est dû au fait du chien, chose qu'il lui sera facile d'établir, tandis que la preuve d'une faute pourrait être difficile, sinon impossible, à faire ; c'est l'application de l'art. 1385.

(1) Trib. corr. Verdun, 20 juin 1907. *Revue du T. C. F*, août 1907.

La responsabilité du propriétaire de taureaux, vaches ou moutons serait la même si un de ces animaux avait provoqué un accident dont un automobiliste respectueux des règlements aurait été victime.

Les voituriers et charretiers peuvent également causer des dommages aux chauffeurs. Ainsi un automobiliste rencontre une voiture, il prend toutes les précautions désirables, le cheval ne manifeste aucun signe d'effroi; mais lorsque s'opère le croisement il recule, barre la route à l'automobile et, par suite, la détériore; ou bien encore le conducteur a pris soin de mettre pied à terre et de tenir son cheval par la bride; l'automobiliste passe, mais à ce moment le cheval recule et précipite la voiture sur l'automobile (1). Tous ces cas donnent lieu à l'application de l'art. 1385.

Les voituriers et charretiers seront aussi responsables des accidents qu'ils occasionneront par suite de l'inobservation des règles sur la police du roulage; ainsi au cas où ils n'ont pas éclairé leur lanterne ou ne tenaient pas leur droite et ont par là provoqué une collision (2), ou encore s'ils n'ont pas dirigé leur attelage de façon à pouvoir se ranger à droite et causent de la sorte un choc dommageable (3); il devrait en être de même si, par suite d'une mauvaise direction, un cocher accrochait une automobile au passage et

(1) Tr. civ. Châteaudun, 18 déc. 1903. *Gaz. Pal.*, 13 févr. 1904. — Tr. Bourg, 12 fév. 1904. *La Loi*, 23 fév. 1904.

(2) Tr. civ. Chartres, 2 mai 1907. *Gaz. Pal.*, 16 mai 1907.

(3) Tr. civ. Lisieux, 25 oct. 1905. *Gaz. Pal.*, 19 déc. 1905.

en général si les règles ordinaires de prudence n'ont pas été observées.

Les automobilistes peuvent encore être victimes d'accidents de la part des Compagnies de tramways. Les wattmans doivent observer les textes qui régissent la circulation spéciale des tramways; ils doivent notamment ralentir aux endroits dangereux, spécialement aux tournants, au débouché des rues transversales de peur de rencontrer d'autres véhicules; ils doivent aussi ralentir et même arrêter au cas où une voiture se trouve sur la voie et n'a pas le temps de la dégager, sinon la responsabilité de la Compagnie serait en jeu (1).

Un cas de responsabilité est spécial aux Compagnies de tramways, c'est celui d'un accident provoqué par la saillie d'un rail; celle-ci peut être très dangereuse, elle peut paralyser la direction et amener ainsi une rencontre, briser les roues ou faire verser l'automobile ; les Compagnies sont tenues par les règlements d'entretenir leurs voies en bon état, si elles manquent de le faire leur responsabilité est engagée, aussi la jurisprudence n'hésite pas à les condamner (2).

Les piétons eux-mêmes pourront être dangereux pour les automobilistes ; sans doute, la plupart du temps, il y aura faute commune, ce qui permettra de faire supporter une partie de la responsabilité au

(1) Tr. civ. Seine, 8 août 1900 *Gaz. Trib.*, 19 sept. 1900; 24 déc. 1906. *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, 1906, p. 282. — Paris, 15 déc. 1906. *Lois et Sports*, 1907, p. 26.

(2) Cass. 15 juillet 1903 *Gaz. Trib.*, 7 novembre 1903. — Trib. corr. Caen, 29 décembre 1903. *Petites annales*, 1904, p. 102.

chauffeur, mais la faute du piéton peut se présenter seule, c'est lorsqu'il se sera placé devant la voiture au dernier moment, le chauffeur n'aura pas le temps d'arrêter, il viendra donc butter contre le malheureux piéton qui fera verser l'automobile, ou bien le chauffeur voudra l'éviter par un brusque changement de direction qui entraînera une embardée de la voiture et amènera un malheur. L'automobiliste sera légitimement fondé à demander la réparation du dommage qui lui sera ainsi causé.

Il existe encore un cas de responsabilité des tiers, c'est celui du constructeur ou de l'intermédiaire vendeur. Si, en effet, la machine est infectée d'un vice de construction caché et inconnu de l'acheteur, le vendeur sera en faute de ne pas l'avoir mis en garde contre les dangers que pouvait présenter la mise en circulation de la machine. Nous ne voulons pas parler des actions en garantie rédhibitoire et estimatoire des art. 1641 et suivants du Code civil qui résultent de la vente et qui tendent à faire rembourser ou diminuer le prix, elles sortent de notre cadre ; nous visons l'action en responsabilité basée sur la faute du vendeur qui a livré une voiture défectueuse, mal construite, vouée aux accidents. L'automobiliste pourra, s'il le veut, faire annuler la vente ou faire abaisser son prix d'achat, mais ce qui nous intéresse ici c'est sa mise hors de cause en cas d'accident et le droit qu'il a d'exiger de son vendeur la réparation du préjudice que celui-ci lui a infligé en ne lui dévoilant pas les défauts de la machine susceptibles d'amener un accident. On

ne peut pas reprocher à l'automobiliste de n'avoir pas pris de précautions spéciales puisqu'il ignorait les vices ; c'est pourquoi, s'il vient à être blessé, à souffrir un dommage quelconque, il pourra en demander la réparation à son vendeur en vertu de l'art. 1382 (1).

(1) Cass. 16 juin 1879. D. 1880-1-36. — Trib civ. Seine, 4 juillet 1901. *Petites annales du Cycle et de l'Auto,* 1904, p. 184.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ CIVILE

DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Les automobiles et les trains sont deux modes de locomotion nettement distincts, donnant cours à leur activité sur des domaines séparés, cependant ils ont des points communs. Les voies de chemin de fer n'ont pas été conçues sur le même plan que leur aïeules les routes, elles ne suivent pas le même tracé, aussi arrive-t-il souvent qu'elles se traversent mutuellement, il s'ensuit qu'on a été obligé d'établir des passages à niveau pour assurer la sécurité des divers usagers de la route.

La loi du 15 juillet 1845 exige que les Compagnies de chemins de fer établissent partout où les voies ferrées croisent les routes à niveau des barrières qui doivent être fermées au moment du passage des trains; mais les lois des 12-19 juillet 1865, du 27 décembre 1880 et du 26 mars 1897 ont permis, aux Préfets pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, et au Ministre des Travaux publics pour les autres, de dispenser d'établir des barrières à la traversée des routes. Il s'ensuit que l'automobiliste victime d'un accident à un passage niveau se trouve en présence

d'une réglementation et d'une responsabilité différentes suivant que l'accident se sera produit à un passage à niveau gardé ou à un passage à niveau non gardé.

Passages à niveau gardés. — Lorsqu'un passage à niveau est muni de barrières, celles-ci doivent être fermées toutes les fois qu'un train va passer, c'est-à-dire un instant avant l'arrivée du train, de façon à ce qu'aucun véhicule ne puisse être surpris avant d'avoir franchi complètement la voie. L'automobiliste qui trouve un passage à niveau ouvert peut le traverser sans être obligé d'examiner si un train est en vue et s'il ne court aucun danger ; le garde-barrières, en laissant ses barrières ouvertes a, en quelque sorte, pris les précautions pour lui. Si un tamponnement se produit par suite de la négligence de l'employé, la responsabilité de la Compagnie est certaine. La jurisprudence est formelle (1).

Les Compagnies, à la suite d'accidents très graves, qui avaient entraîné la mort de plusieurs personnes, tâchèrent de diminuer leur responsabilité en cherchant à établir qu'il existait une faute commune entraînant partage de responsabilité. Elles prétendirent que les passages à niveau peuvent être assimilés à des endroits encombrés et dangereux, qu'en conséquence les automobilistes étaient en faute de n'avoir pas ralenti, conformément à l'art. 14 du décret du 10 mars 1899, qu'en effet, s'ils étaient allés à la vitesse d'une voi-

(1) Amiens, 10 janv. 1900. *Rec. Amiens* 1900, p. 92. — Trib. comm. Seine, 13 juill. 1907. *Gaz. Trib.*, 13 nov. 1907.

ture attelée, ils auraient pu être avertis à temps par les signes que leur faisait le garde-barrières, qu'en tout cas, l'automobile aurait pu être arrêtée brusquement ou aurait pu être déviée, au risque de causer un accident moins grave.

Les tribunaux n'ont pas admis ce raisonnement; nous estimons qu'ils ont bien jugé ; car du moment qu'il existe des barrières et que leur ouverture signifie qu'aucun train n'est en vue, les automobilistes ne doivent prendre aucune précaution (1).

Les passages à niveau peuvent être dangereux la nuit si la barrière est fermée et si rien ne signale sa présence, elle forme un obstacle contre lequel viendront se heurter les automobilistes, et le choc ainsi provoqué pourra causer des dommages plus ou moins graves. Il est vrai que la loi, distinguant six catégories de passages à niveau, exige que les deux premières soient éclairées pendant la nuit, mais c'est insuffisant, car parmi les quatre catégories non éclairées il en est dont l'importance nécessiterait un signal lumineux; de plus, les lanternes réglementaires actuelles sont insuffisantes. Le Ministre des Travaux publics, se rendant compte de ces desiderata, avait engagé les

(1) Trib. comm. Seine, 9 avril 1904 *Petites annales du Cycle et de l'Auto,* févr. 1905, p. 14 — Trib. civ. Seine, 17 avril 1905. *Lois et Sports,* 6 octobre 1905, p. 58. — Cependant le Tribunal correctionnel qui avait eu auparavant à s'occuper de la même affaire (Trib. corr. Melun, 10 août 1904. *Lois et Sports,* 1906, p. 397) avait cru devoir adopter la manière de voir des Compagnies pour atténuer la peine encourue par le garde-barrières, mais son jugement ne peut avoir aucune portée, il envisage les faits au point de vue pénal ; les éléments d'appréciation du délit pénal doivent rester étrangers au délit civil, c'est du reste, ce qu'a pensé le Tribunal civil de la Seine.

Compagnies, par une circulaire du 3 février 1898, sur les instances du T. C. F., à modifier l'éclairage et à le remplacer par des panneaux blancs sur lesquels serait projetée une vive lumière, et à étendre cet éclairage aux passages à niveau fréquentés qui ne devaient pas être éclairés réglementairement. Ce ne sont que des vœux, il serait à désirer qu'ils deviennent des ordres.

En tout cas, en présence de la réglementation actuelle, la responsabilité des Compagnies serait engagée si elles avaient négligé d'éclairer les passages à niveau des deux premières catégories, ou si l'éclairage était insuffisant ; pour les accidents arrivés aux autres catégories par suite de barrières fermées non éclairées, les victimes n'auront aucun recours (1), à moins que des circonstances particulières ou la situation des lieux, comme pour les passages dispensés de barrières, obligent les Compagnies à prendre des mesures spéciales (2).

Passages à niveau non gardés. — Les devoirs des Compagnies de chemins de fer et ceux des usagers de la route seront tout autres lorsqu'il s'agira de passages à niveau non munis de barrières. Sachant que la traversée du passage à niveau peut présenter des dangers puisqu'elle se fait sans surveillance spéciale de la part de la Compagnie et aux risques et

(1) Tr. civ. Laon, 23 nov. 1904. *Lois et Sports,* 1906, p. 398.

(2) Conseil de préfecture du Loiret, 7 juin 1905. *Lois et Sports.* 1906. p. 401.

périls des passants, l'automobiliste doit s'assurer, avant de s'engager sur la ligne, qu'aucun train n'est en vue et qu'il ne risque pas d'être tamponné. Un accident qui serait survenu par suite de la négligence du chauffeur qui n'aurait pas pris ses précautions, n'engagerait pas la responsabilité de la Compagnie. C'est d'ailleurs l'opinion fermement établie de la jurisprudence (1).

L'absence de barrières ne peut pas être reprochée aux Compagnies, elle ne peut pas constituer une faute, car elles ont été dispensées d'en établir par l'autorité administrative; celle-ci, en effet, a divisé les passages à niveau en plusieurs catégories en se basant sur l'intensité de la circulation dont fait l'objet la route traversée et sur le nombre de trains qui passent journellement, et selon la catégorie dans laquelle est classé le passage à niveau les Compagnies doivent établir une barrière ou en sont dispensées; il serait excessif de les déclarer responsables en cas d'accident pour n'avoir pas placé une barrière, puisque l'autorité compétente qui a seule le pouvoir de décider de l'opportunité d'une fermeture les en a dispensé (2).

Faut-il dire que les Compagnies de chemins de fer ne seront jamais responsables des accidents et que les automobilistes n'auront aucun recours, même s'ils

(1) Paris, 11 janv. 1905. *La Loi*, 21 févr. 1905. — Cass. civ., févr. 1905. S. 1905-1-348.

(2) La jurisprudence de la Cour de Cassation est formelle en ce sens. Cass 19 avril 1893, D. 93-1-494 — 24 avril 1894, D. 94-1-331. — 4 février 1895, *Gaz. Pal.*, 95-1-264. — V. également Douai, 21 novembre 1904, S. 1905-2-207. — Amiens, 16 mars 1905, *Rec.* Amiens 1905-172.

n'ont rien à se reprocher? Ce serait inexact, car les Compagnies elles aussi ont des devoirs à remplir, elles seront responsables si elles ont commis une faute dans l'exploitation ou si elles n'ont pas pris les précautions que la situation des lieux ou des circonstances exceptionnelles exigeaient.

Il y aurait faute dans l'exploitation si les Compagnies dérogeaient aux règles qui découlent des lois et ordonnances qui régissent les voies ferrées et qui ont été édictées pour assurer le bon ordre et la sécurité du public. Les tribunaux ont eu l'occasion de faire application de cette idée en ce qui concerne le retard ou l'avance non justifiée des trains (1); c'est que les personnes habituées à voir passer les trains à heure fixe, ne se doutant pas de la perturbation momentanée que subit la circulation, s'engageront en toute confiance sur la voie au moment du passage du train; que leur reprocher si ce n'est le crédit qu'elles ont accordé à la Compagnie?

Les mécaniciens, à l'approche des passages à niveau, doivent faire jouer le sifflet afin d'avertir les passants que le train est à proximité et leur donner le temps de prendre les précautions nécessaires pour l'éviter. Si cette règle n'avait pas été observée, la Compagnie serait responsable de l'accident (2).

L'état des lieux ou les circonstances exceptionnelles dans lesquelles on se trouvait le jour de l'accident peuvent imposer à la Compagnie des précautions

(1) Cass. 9 décembre 1902, *Gaz. Pal.*, 1902-2-701.
(2) Cass. 4 juillet 1906, *Lois et Sports*, 1906, p. 404.

particulières, dont l'absence pourrait la rendre responsable des suites de l'accident qui en résulterait : ainsi une courbe de la route qui cacherait le passage à niveau de telle sorte qu'il serait impossible de l'apercevoir avant de le traverser ; de même, au cas où la route étant en déblai ou la voie masquée par des haies, l'automobiliste ne pourrait pas voir si un train se trouve à proximité (1). Un jour de brouillard, il nous semble que les trains devraient avoir leur allure ralentie et que le sifflet devrait être actionné plus fréquemment ; la même conduite s'imposerait un jour de foire ou de marché alors que la circulation est plus intense.

(1) Poitiers, 17 février 1909. *Gaz. Pal.*, 28-29 mars 1909.

SECTION II

LA RESPONSABILITÉ PÉNALE

L'action en dommages intérêts qui naît du délit civil est insuffisante pour assurer la répression des actes illicites ; se bornant à réparer le préjudice causé, elle n'offre pas les éléments nécessaires à la défense de la société. Celle-ci pour maintenir l'harmonie et la paix a besoin d'avoir à sa disposition des moyens propres à inspirer la crainte et à intimider les délinquants. C'est pourquoi les actes illicites ont été considérés à deux points de vue, à côté du délit civil, dont la sanction est à la discrétion des particuliers, se trouve le délit pénal qui est poursuivi par le représentant de la collectivité.

En matière de circulation automobile pour que l'ordre social soit respecté il faudra que les chauffeurs agissent conformément aux lois, décrets et arrêtés émanants des autorités compétentes ; toutes les fois qu'il y aura eu violation des règles ainsi posées il y aura place pour l'action publique ; peu importe qu'un simple particulier ait souffert un dommage, du moment que les prescriptions édictées dans l'intérêt de tous n'ont pas été respectées, un trouble a été causé à la société, il devra être réprimé.

Nous avons déjà vu qu'au point de vue civil, la circulation des automobiles, tout en étant réglementée par le décret du 10 mars 1899, reste soumise aux dispositions des règlements sur la police du roulage. Il en est de même au point de vue pénal. Il faudra donc se reporter aux obligations imposées par la loi et les décrets sur la police du roulage pour voir si l'automobiliste a commis un délit ; d'autre part, l'art. 23 du décret de 1899 déclare que les contraventions aux articles précédents devront être déférées aux tribunaux conformément aux dispositions des lois et règlements.

S'il nous a été possible d'employer le terme de délit pour parler des infractions pénales en général, il nous faudra l'abandonner pour l'étude détaillée de ces infractions et des suites qu'elles comportent. Suivant les cas, l'infraction rentrera dans la catégorie des contraventions, des délits ou même des crimes.

§ 1. — Les contraventions.

Peines. — Tous les automobilistes qui auront contrevenu aux règlements légalement faits par l'autorité administrative ou qui ne se seront pas conformés aux règlements et arrêtés publiés par l'autorité municipale tomberont sous le coup de l'art. 471-15° du Code pénal qui prévoit une amende de 1 à 5 fr. inclusivement ; en cas de récidive ils encourront la peine d'emprisonnement qui ne pourra pas dépasser 3 jours, art. 474. Rappelons qu'il y aura récidive si

le prévenu dans l'année qui précède le fait pour lequel il est poursuivi a été condamné en simple police pour contravention commise dans le même ressort.

D'autres articles prévoient des cas spéciaux et rendent inutile l'art. 471 qui englobe par la généralité de ses termes l'ensemble des contraventions. C'est ainsi que l'art. 475-3° prévoit la violation de certaines règles résultant de la police du roulage; il dispose que : « Seront punis d'amende, depuis 6 fr. jusqu'à 10 fr. inclusivement, les conducteurs de voitures qui auraient contrevenu aux règlements par lesquels ils sont obligés de se tenir constamment... en état de guider et conduire leurs voitures; d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques; de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures et, à leur approche, de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins ».

Le 4° du même article vise les excès de vitesse interdits par l'art. 14 du décret du 10 mars 1899 et prononce la même peine que précédemment, amende de 6 à 10 fr. Cette peine peut être aggravée en vertu de l'article 476, qui déclare que « Pourra, suivant les circonstances, être prononcé, outre l'amende portée en l'article précédent, l'emprisonnement pendant trois jours au plus contre les conducteurs de voitures en contravention; contre ceux qui auront contrevenu aux règlements ayant pour objet la rapidité ou la mauvaise direction de leur voiture. » Il faudra donc, pour que la prison soit encourue, que des circonstances viennent aggraver la culpabilité du délinquant; une faute

qui n'aurait été que légère pourra devenir plus grave, étant donné les conditions dans lesquelles s'est produite la contravention. Mais quelles seront ces circonstances particulières? La loi ne le dit pas; elles sont donc laissées à la libre appréciation du juge. Nous estimons que jamais la prison ne devrait être infligée, quoique certains tribunaux l'aient fait, quand l'excès de vitesse n'a causé aucun dommage à autrui; il ne faut pas dépasser une certaine mesure sous prétexte que les automobilistes sont dangereux. Quand l'ordre public seul a été troublé, il nous semble qu'une amende est bien suffisante; elle pourrait être même augmentée. Mais nous croyons qu'il serait excessif d'ajouter une peine d'emprisonnement; celle-ci ne devrait intervenir que lorsque les suites de l'excès de vitesse ont été particulièrement graves, ainsi au cas où il y aurait eu blessures ou mort de personnes; dans ces hypothèses seulement on peut dire qu'il y a des circonstances particulières qui légitiment une peine d'emprisonnement; mais on ne peut pas faire de la prison jointe à l'amende le tarif ordinaire des excès de vitesse.

On a soutenu que les art. 475 et 476 ayant été promulgués avant l'apparition des automobiles, ils ne peuvent pas leur être applicables et que seul l'art. 471-15° doit réprimer les excès de vitesse, car il sanctionne la violation des règlements administratifs et des arrêtés municipaux, il s'applique donc bien à la réglementation de la circulation des automobiles. La différence des peines portées en ces articles, fait saisir l'importance de la question.

Ce raisonnement nous paraît insoutenable en présence de l'art. 33 du décret de 1899, qui déclare que les contraventions aux articles du décret seront déférées aux tribunaux en vertu des lois en vigueur; c'est donc que l'art. 33 a entendu se reporter à toutes les dispositions législatives existant au moment de son apparition, et, par suite, aux art. 475 et 476.

Si la peine d'emprisonnement ne peut être encourue que dans des cas particuliers, elle sera toujours appliquée si l'automobiliste est en état de récidive et l'art. 478 fixe sa durée à 5 jours au maximum.

A part les cas où l'automobiliste est poursuivi pour avoir porté atteinte à l'ordre et à la paix générale, l'art. 479-2° le punit pour les conséquences qu'a entraîné la violation des règles de conduite qui s'imposaient à lui; cet article punit, en effet, d'une amende de 11 à 15 fr. « ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui..., par la rapidité ou la mauvaise direction des voitures... » et, en cas de récidive, l'art. 482 édicte une peine fixe de 5 jours d'emprisonnement.

Preuve des contraventions. — Les contraventions doivent être établies avec exactitude et précision. En ce qui concerne les excès de vitesse, ce besoin de précision se fait particulièrement sentir; il faut que l'allure à laquelle marchait l'automobile ait été relevée avec le plus grand soin. Nous avons déjà examiné le moyen, pour ainsi dire scientifique, exigé par la jurisprudence pour que la preuve de l'excès de vitesse soit

irréfutable lorsque nous avons envisagé les conséquences civiles de ces excès de vitesse; les mêmes exigences persistent quand il s'agit du délit pénal ; c'est-à-dire que les procès-verbaux devront être établis à l'aide de données précises comme celles fournies par un chronomètre.

Un autre point fort délicat se présente à propos des personnes contre lesquelles doivent être dressées les contraventions pour excès de vitesse, c'est la question des contraventions au vol. D'après le décret du 10 septembre 1901, complété par l'arrêté ministériel du 12 mars 1908, les automobiles doivent porter à l'avant et à l'arrière un numéro d'immatriculation ; il est ainsi très facile aux agents de connaître le propriétaire du véhicule en relevant le numéro et en se reportant aux registres administratifs. Ce procédé est très ingénieux, car il est impossible d'arrêter ou de rattraper les automobilistes pour leur dresser des procès-verbaux, une simple lecture supplée cette impossibilité. Mais si le procédé est excellent en soi, il offre de graves dangers dans son application ; il a l'inconvénient de placer l'automobiliste dans une situation inférieure ; en effet, il n'est averti qu'une contravention a été dressée contre lui que par la citation qui arrive quinze jours ou trois semaines après le fait incriminé, de sorte que n'ayant pas pensé à prendre des témoins ou à relever des circonstances de fait tendant à prouver sa conduite irréprochable il se voit fatalement condamné. C'est pourquoi, à notre avis, le juge doit être très large dans l'admission des explica-

tions de l'automobiliste, tendant à l'exonérer des conséquences de la contravention (1).

Mais là n'est pas l'inconvénient le plus grand, la contravention au vol conduit très facilement les agents verbalisateurs à des erreurs. La poussière que soulève l'automobile, la vitesse, peuvent faire mal lire le numéro et ainsi attribuer la contravention à un autre automobiliste que celui qui est en cause. Les erreurs matérielles ne sont pas les seules à tromper les agents sur la véritable identité des chauffeurs; des automobilistes sans scrupules n'hésitent pas, pour échapper aux conséquences de leurs frasques, à maquiller leur numéro ou à lui substituer un numéro d'emprunt qui se trouve être celui d'un autre chauffeur. Il peut se faire aussi que le propriétaire d'une automobile l'ait vendue et que la plaque portant le numéro y soit restée attachée; par suite, il sera poursuivi pour les contraventions de son acquéreur. Enfin il peut se faire que l'automobiliste poursuivi soit bien le propriétaire de l'automobile qui a été vue en contravention, mais ce n'était pas lui qui conduisait ce jour-là, il avait prêté sa voiture à un ami, ou bien c'était son mécanicien qui était au volant.

En somme, la contravention au vol n'établit qu'une chose, c'est qu'une automobile déterminée a violé les règlements; mais, grâce au numéro d'immatriculation, il existe une présomption de culpabilité contre le propriétaire de la voiture. Celui-ci ne pourra se décharger

(1) V. en ce sens : Tr. s. p. Boissy-St-Léger, 25 janvier 1906. *Petites annales du Cycle et de l'Auto*, 1906, p. 58.

qu'en prouvant que ce n'était pas lui qui conduisait l'automobile, ou que le jour où la contravention a été dressée il se trouvait avec sa machine à un autre endroit que celui où l'on prétend les avoir vus, ou bien que l'automobile était en réparation, ou encore qu'il n'est pas sorti ce jour-là; si l'automobile a été vendue, l'automobiliste sera déchargé en prouvant que la vente est antérieure au procès-verbal.

Mais suffira-t-il à l'automobiliste de prouver sa non participation à la contravention, ou bien devra-t-il en plus indiquer quel est le coupable s'il veut être renvoyé indemne des fins de sa poursuite? La Cour de Cassation, confirmant la jurisprudence du Tribunal de Versailles, exige cette nouvelle condition, sans elle l'automobiliste doit supporter lui-même la peine (1).

C'est faire échec au principe de la personnalité des peines, puisqu'on fera supporter à un individu les conséquences de la faute d'un autre; si en droit civil on peut rendre certaines personnes responsables du fait d'autres personnes, il ne peut pas en être de même en droit pénal dont les principes sont absolument différents.

Pour justifier son arrêt, la Cour de Cassation invoque l'art. 7 du décret du 10 mars 1899, qui exige que l'auto porte une plaque avec le nom et le domicile du propriétaire, et l'art. 1er du décret du 10 septembre 1901, d'après lequel les automobiles suscep-

(1) Tr. corr. Versailles, 28 mai 1903. D. 1903-2-372. — Cass. 12 fév. 1904. D. 1904-1-160. — Cette jurisprudence vient d'être confirmée par un arrêt de la Cour de Cassation de Belgique du 13 janv. 1908. *Lois et Sports*, 1908, p. 68.

tibles de marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure devront porter un numéro d'ordre sur une plaque. Par analogie, elle étend aux automobiles les règles qui régissent les autres voitures, c'est ce qui lui permet d'éviter le reproche de la violation du principe de la personnalité des peines. Le jugement de Versailles qu'elle confirme déclare : « Attendu que si en principe les peines sont personnelles, il en est autrement lorsqu'il est fait exception à cette règle par une loi précise. Or, attendu qu'il a été toujours admis que le propriétaire désigné sur la plaque d'une voiture est personnellement passible des peines encourues pour contraventions résultant même exclusivement du fait de l'individu conduisant la voiture, sauf au propriétaire à faire connaître cet individu pour n'être plus tenu civilement (1). Que cette règle doit s'appliquer sans difficulté aux propriétaires de voitures automobiles pour lesquelles l'inscription d'un numéro tient lieu de plaque ».

La Cour de Cassation ajoute : « Attendu qu'en imposant à tout propriétaire d'automobile l'obligation d'y faire apposer une plaque indiquant son nom et son domicile et destinée à établir son identité, les dispositions des décrets de 1899 et 1901 ont eu évidemment pour objet de désigner celui contre lequel, en cas de contravention, la poursuite doit être dirigée à moins que, si le fait ne lui est pas personnel, il n'en fasse connaître l'auteur à la justice. »

(1) Voir Cass. crim. 13 mai 1854. D. 1855-1-413. — 13 juillet 1893, D. 1894-1-250.

Cette solution est extrêmement rigoureuse pour les propriétaires d'automobile qui n'auront pas recueilli des preuves de leur non culpabilité faute d'avoir été avertis à temps, et surtout pour les directeurs de garage et constructeurs qui, occupant un grand nombre de mécaniciens seront très souvent dans l'impossibilité de découvrir le mécanicien responsable.

En somme l'opinion de la Cour de Cassation repose sur une analogie, mais est-il possible d'assimiler les automobilistes aux propriétaires de voitures à chevaux? En présence de l'art. 29 du décret de 1899, il nous semble que l'affirmative ne peut pas faire de doutes, car cet article déclare qu'indépendamment des prescriptions contenues dans les articles qui précèdent, les automobiles sont soumises aux dispositions qui règlent la police du roulage; par conséquent l'automobiliste devra être déclaré responsable de la contravention dans laquelle sa voiture aura été vue, à moins qu'il ne désigne l'auteur de la contravention.

Mais, dira-t-on, lorsqu'il s'agit de voitures à chevaux le nom du propriétaire est révélé par une plaque qui le désigne en toutes lettres, tandis que lorsqu'il s'agit d'automobiles il est indiqué par une plaque portant des numéros, l'automobiliste a bien une plaque identique à celle des voitures, mais ce n'est pas celle qui sert à dresser la contravention ; n'y a-t-il pas un obstacle à l'assimilation que l'on veut faire, surtout lorsqu'on envisage les chances d'erreur que présentent les plaques à numéro? La difficulté est plus apparente que réelle, l'autorité supérieure comprenant la

difficulté qu'il y avait à identifier le propriétaire d'une auto avec le procédé ordinaire, a cherché à y remédier et a ajouté au décret de 1899 qui imposait la plaque ordinaire, les dispositions du décret de 1901 qui a nécessité la plaque avec numéros, l'une n'est en somme que le complément de l'autre, mais l'idée est la même, faire connaître le propriétaire.

§ 2. — Les délits.

Les suites de la violation des règles de conduite pourront être plus graves selon les circonstances, elles pourront entraîner des peines correctionnelles et constituer des délits.

Si des bêtes de charge ou de monture ou les bestiaux visés par l'art. 452, ont été tués sans nécessité, l'art. 453 qui édicte une peine de 15 jours à 6 semaines d'emprisonnement sera applicable. La loi vise ainsi les meurtres causés volontairement; pour que l'on soit dans les conditions prévues il faudrait que l'automobiliste voyant la route encombrée par les bêtes en question, ait voulu passer malgré tout sans prendre les précautions exigées et n'ait pas hésité à causer des dommages. Nous ne faisons que mentionner le cas où l'automobiliste aurait volontairement dégradé avec sa machine des objets matériels, arbres, murs, haies, devantures, il tomberait sous le coup de l'art. 456, qui prévoit une peine de 1 mois à 1 an de prison et une amende variant avec le montant des dommages intérêts; nous croyons qu'en pratique il sera rare,

pour ne pas dire impossible, de trouver une telle intention délictueuse chez les chauffeurs.

Plus grave sera le cas de l'automobiliste qui aura blessé ou tué quelqu'un involontairement, il y aura délit d'homicide ou de coups et blessures par imprudence, délits visés par les art. 319 et 320, passibles, le premier de 3 mois à 2 ans de prison et d'une amende de 50 à 600 fr., le second de 6 jours à 2 mois de prison et de 16 à 100 fr. d'amende, ou de l'une des deux peines seulement.

Le dommage causé aux biens, s'il est fâcheux, n'offre pas une importance capitale, mais il en va autrement lorsqu'il s'agit de la santé et de la vie de nos semblables ; sans doute le dommage matériel peut être réparé, mais comment faire disparaître la souffrance infligée ou rendre la vie aux malheureuses victimes? Aussi l'on comprend l'importance des accidents de personnes, et nul ne peut s'élever contre une condamnation sévère qui vient punir le chauffeur imprudent ou maladroit, auteur d'un dommage si considérable.

Il ne sera pas nécessaire de relever une intention criminelle chez l'automobiliste, car si les délits supposent l'intention de nuire, l'homicide et les blessures par imprudence font exception à la règle ; il ne s'ensuit pas que l'automobiliste sera nécessairement coupable toutes les fois que la matérialité des blessures ou de l'homicide aura été constatée; si cette matérialité est une des conditions nécessaires pour qu'il y ait délit, elle n'est pas suffisante à elle seule pour l'établir.

Il faut, en outre, que le fait soit le résultat de certains actes qui puissent créer une véritable culpabilité, ces actes seront ceux prévus par l'art. 319 Code pénal ; ils consisteront dans la violation déjà étudiée des règles du décret de 1899 et de la police du roulage, c'est-à-dire qu'il y aura délit quand on pourra constater une maladresse, une imprudence, une inattention, une négligence ou une inobservation des règlements. La faute de l'automobiliste sera donc la raison prédominante de sa responsabilité pénale, elle remplacera ici l'intention criminelle. Il suit de là que si l'accident trouve sa cause dans un cas fortuit ou dans la faute unique de la victime, il ne pourra pas être question de blessures ou d'homicide par imprudence à la charge de l'automobiliste.

Il ne sera pas indispensable que l'accident ait été causé directement par l'automobiliste, qu'il ait eu lieu par contact, la reponsabilité pénale du chauffeur existera, même s'il a causé indirectement le dommage (1).

En cas de faute commune, l'automobiliste ne pourra pas invoquer la faute, imprudence ou inattention de la victime pour échapper à la condamnation, car l'article 320 n'exige pas pour son application que le plaignant n'ait eu aucune part d'imprudence à se reprocher, et, d'après l'article 65 du Code pénal, nul ne peut être excusé en dehors des cas prévus par la loi (2).

(1) V comme exemples d'homicide et de blessures par imprudence, Tr. corr. Bayonne, 28 oct. 1907. *Gaz. Tr*, 12 nov. 1907. — Bordeaux, 15 mai 1907. *Rec. Bordeaux* 1908-1-80 — Tr. corr. Châteaudun, 7 nov. 1906. *Le Droit*, 29 nov. 1906.

(2) Cass. crim., 1er déc. 1906. D. 1908-1-110. Pand. 1907-1-47.

Si par hasard les blessures ou l'homicide avaient été commis volontairement, l'intention de nuire changerait la nature de l'infraction et la peine : on serait en présence d'un crime ; l'automobiliste ne serait plus justiciable du tribunal correctionnel, mais de la cour d'assises. Heureusement cette éventualité est plus théorique que réelle ; nous ne croyons pas qu'on ait eu encore l'exemple de l'emploi d'un instrument de crime aussi moderne et aussi étrange.

La loi du 17 juillet 1908 a établi une nouvelle espèce d'infraction en instituant le délit de fuite. Tout conducteur de véhicule sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, devra s'arrêter pour s'enquérir de ses suites et se faire connaître, s'il ne satisfait pas à cette obligation et s'enfuit pour échapper aux responsabilités encourues, les sanctions de la loi lui seront appliquées. Le texte vise les conducteurs de toutes espèces de véhicules, mais c'est surtout les automobilistes qu'on a voulu atteindre.

C'est à la suite de la conduite inqualifiable de quelques chauffeurs que M. le Député Chastenet prit l'initiative de déposer un projet de loi, le 24 octobre 1901. Tout le monde ne pouvait qu'applaudir à l'idée d'ériger la fuite après accident en délit, c'est pourquoi l'A. C. F. n'a pas hésité à donner son approbation et que M. Maurice Binder, un des représentants autorisés de l'automobilisme, a tenu à honneur à rapporter la loi à la Chambre des Députés. On ne saurait trop s'élever contre la lâcheté de celui qui, sachant qu'il vient de causer un accident, profite de la rapidité de sa

machine pour fuir et échapper ainsi aux responsabilités qu'il a encourues, « cette attitude constitue un acte suffisamment grave pour justifier, au point de vue de la justice distributive et de la défense sociale, la création d'un délit spécial (1). » Les conducteurs de véhicule sachant qu'ils aggravent leur cas en prenant la fuite seront amenés à observer les prescriptions de la loi de 1908; dans la pensée des législateurs la loi a eu pour but de prévenir plus que de sanctionner.

De l'article unique de la loi il résulte que l'existence du délit de fuite nécessite la réunion de quatre éléments : un accident, une relation de cause à effet entre celui-ci et l'automobile, la connaissance de l'accident et l'absence d'arrêt (2). La première de toutes les conditions c'est qu'il y ait un accident, celui-ci pourra intéresser soit les personnes, soit les animaux, soit les choses, peu importe qu'il y ait eu contravention ou délit, l'intention des législateurs est nettement en ce sens et elle ressort clairement des travaux préparatoires. On ne peut pas tirer argument de la dernière phrase du § 1 qui déclare la fuite punissable « sans préjudice des peines contre les crimes et délits qui se seraient joints à ceux-ci, » il ne faudrait pas croire que parce que les contraventions sont passées sous silence elles ne peuvent pas donner lieu à l'existence du délit de fuite, car cette phrase vise la règle du

(1) Rapport Binder. *J. off. annexes Chambre*, N° 2821, année 1901.

(2) Voir A. Laborde. *La fuite des conducteurs de véhicules après un accident*, (commentaire de la loi du 17 juillet 1908). Lois Nouvelles, 15 janvier 1909.

non cumul des peines et veut y apporter une exception ; or, la théorie de non cumul ne s'adresse qu'aux crimes et délits, les contraventions sont toujours cumulées, en voulant faire une exception à cette théorie, la loi n'avait donc à parler que des crimes et délits.

En deuxième lieu, il faut que l'accident trouve sa source dans le fait de l'automobiliste ; celui-ci sera pénalement en faute s'il est la cause médiate ou immédiate de l'accident, peu importe qu'il l'ait causé par contact, comme le voulait la première rédaction de la loi, ou d'une manière indirecte ; si l'on peut établir que c'est par suite de sa présence que l'accident est arrivé il pourra être poursuivi ; c'est d'ailleurs ce que nous avons admis à propos de la responsabilité civile.

Mais l'automobiliste sera-t-il responsable dans tous les cas ? on ne l'a pas pensé, aussi la loi déclare qu'il faudra qu'il ait eu connaissance de l'accident ; s'il continuait à rouler sans s'être aperçu du dommage qu'il venait de causer, le délit n'existerait pas. Ce sera au Ministère public à faire la preuve de cette connaissance, il se servira de toutes les circonstances de fait et des présomptions qu'il pourra trouver, mais sa tâche sera souvent bien difficile.

Enfin, il faudra que l'automobiliste ne se soit pas arrêté après l'accident, cette condition est la caractéristique du nouveau délit, c'est d'elle que dépend la responsabilité nouvelle des automobilistes. Que faudra-t-il entendre par arrêt ? l'automobiliste aurait-il satisfait à la loi s'il s'était arrêté une seconde ? nous

ne le croyons-pas, ce que les législateurs ont voulu c'est que l'automobiliste s'arrête de façon à ce que la victime puisse l'identifier et savoir à qui elle pourra s'adresser au cas où après que ses droits auront été reconnus, elle voudrait réclamer une indemnité. Bien entendu il faut que l'arrêt soit volontaire, il ne le serait pas si l'automobiliste y avait été contraint pour une cause quelconque. La loi exige l'arrêt pour tous les accidents sans distinguer s'ils donnent lieu à des poursuites pénales ou des poursuites civiles séparées ou réunies.

En ce qui concerne la peine encourue, la loi distingue deux hypothèses : 1° l'infraction n'a entraîné qu'un dommage matériel, la peine pourra évoluer entre 6 jours et 2 mois de prison avec ou sans amende de 16 à 500 fr. ; 2° l'infraction a donné lieu à l'application des art. 319 ou 320 du Code pénal; en plus de la peine du premier cas, le délit de fuite sera une circonstance aggravante qui fera porter au double la peine prévue par ces deux articles, c'est-à-dire que la peine ne pourra pas être moindre que le double du minimum prévu.

La loi, en édictant ces peines, a envisagé toutes les infractions en bloc et n'a pas tenu compte de l'importance de chacune, il nous semble que c'est un tort; s'il est équitable d'être sévère lorsque l'automobiliste fuit après avoir tué ou blessé un passant, la même sévérité s'impose-t-elle quand il s'agit d'un poulet écrasé ou d'une vache qui a eu la patte cassée ? Sans doute, dans le premier cas, la peine encourue

est portée au double, le délit de fuite est considéré comme une circonstance aggravante du délit de blessures et homicide par imprudence, mais il n'en est pas moins vrai que le délit de fuite puni pour lui-même est passible des mêmes peines en cas de délit pour coups et blessures et en cas de contraventions. Il nous semble qu'il y a quelque chose d'exorbitant à infliger toujours le même châtiment, que celui-ci n'est pas en rapport avec la culpabilité. Ne serait-il pas choquant de voir un automobiliste condamné à 2 mois de prison et 500 fr. d'amende, alors que l'infraction qui est la cause efficiente de la fuite n'est punie que de 15 jours à 6 semaines de prison, comme en cas de meurtre volontaire d'animaux, et de 5 jours de prison avec une amende de 1 à 15 fr., selon les cas, pour le meurtre involontaire ou les blessures infligées aux animaux? Ne devrait-il pas y avoir un rapport étroit entre la peine de l'infraction et la peine de la fuite qui l'a suivie, de façon à ne pas voir la répression de la fuite plus sévèrement organisée que celle de l'infraction qui l'a provoquée? Il est vrai que les juges ont à leur disposition les circonstances atténuantes ; nous souhaitons et nous espérons que leur bon sens suffira pour réparer ce que la loi pourrait avoir d'injuste, qu'ils sauront, selon les cas, doser la peine à infliger.

§ 3. — Application des peines.

Il nous faut revenir sur les infractions que nous avons passé en revue pour les adapter aux théories de droit pénal relatives à l'application des peines :

théories de la tentative, des circonstances atténuantes, de la récidive, de la complicité et du concours d'infractions.

En ce qui concerne la tentative, les règles ordinaires s'appliqueront, c'est-à-dire qu'elle ne sera pas punissable dans notre matière, car elle n'est pas réprimée quand il s'agit de contraventions, et elle ne l'est en matière de délits que lorsqu'elle est déclarée punissable par une disposition spéciale de la loi; or, le Code n'a rien prévu pour l'art. 453 et il en est de même dans la loi de 1908 pour le délit de fuite; le mot tenté que contient son texte vise, en effet, la tentative faite pour échapper à la responsabilité et non la tentative faite pour fuir.

Les circonstances atténuantes viendront adoucir ce que la loi pourrait avoir de rigoureux et d'excessif; elles permettront au juge de proportionner la peine à la faute; il n'aura qu'à s'inspirer des principes généraux.

En cas de récidive, l'application des règles ordinaires ne soulèvera aucune difficulté pour les infractions simples et pour celles accompagnées du délit de fuite, soit que le délit de fuite se trouve en concours avec une contravention ou un délit ordinaire, soit qu'il accompagne un homicide ou des blessures par imprudence; on appliquera les règles ordinaires à chaque infraction comme si elle était seule; toutefois, il faudra tenir compte du § 2 de la loi de 1908 et de l'aggravation résultant de la récidive, lorsque la fuite accompagnera des blessures ou un homicide par imprudence.

Un accident d'automobile sera-t-il toujours imputable au conducteur seul ; ne pourra-t-il pas prétendre que la responsabilité doit être partagée entre lui et la personne qui l'accompagnait, maître ou ami? Un automobiliste conduit un ami dans sa voiture ; celui-ci pressé d'arriver lui promet un cadeau s'il arrive rapidement à destination ; par suite de l'accélération de la vitesse un piéton est renversé. Un propriétaire d'automobile ordonne à son chauffeur de presser son allure, et celui-ci, par maladresse dans sa précipitation, tue un passant. Faudra-t-il dire que seul celui qui conduit est responsable pénalement? En ce qui concerne les contraventions, il sera impossible de faire appel aux règles de la complicité, puisque celle-ci n'est punie que pour les crimes et les délits. Mais au cas où un accident d'auto peut entraîner un délit ou même un crime, faudra-t-il appliquer les art. 59 et suivants du Code pénal?

Il faudra distinguer le cas où les deux personnes en présence ne sont liées par aucun rapport d'autorité, quand on ne pourra relever aucune idée de subordination, et le cas où ces deux personnes sont placées sous la dépendance l'une de l'autre. Dans les deux cas, les règles ordinaires concernant la complicité par provocation à la suite de dons, promesses, menaces, machinations et artifices coupables, seront appliquées sans hésitation, de même encore au cas plus rare de complicité par instructions, fourniture de l'instrument du délit, aide ou assistance, ou encore par recel, quoiqu'il soit difficile de concevoir des

hypothèses où le recel joue un rôle. Mais lorsqu'il existera un lien de subordination apparaîtra un autre fait de complicité, c'est la complicité par abus d'autorité.

Pourra-t-on poursuivre le maître qui aura donné à son mécanicien un ordre dont il est résulté un accident? A ne considérer que les règles ordinaires qui régissent la complicité par abus d'autorité, on ne devrait pas avoir l'ombre d'un doute et condamner le propriétaire en même temps que son domestique. Mais ici nous nous trouvons dans une situation spéciale, comme l'a signalé le premier notre maître M. Laborde. Le mécanicien est sans doute un domestique, mais il est plus ; il faut distinguer chez lui en quelque sorte deux individus, d'un côté le domestique qui est à la disposition de son maître et doit lui obéir en ce qui concerne l'utilisation de l'automobile, les heures de sortie, le but de la course, le nettoyage de la machine, et d'un autre côté le mécanicien, en cette qualité, il a la direction technique de la voiture et ne relève que de lui-même ; l'autorité administrative l'a muni d'un certificat de conduite, il est donc capable de conduire la machine par lui-même sans avoir besoin de recevoir d'ordres ou de conseils, s'il cause un accident lui seul doit être en faute. Pour qu'il y ait abus d'autorité il faut qu'on puisse établir un pouvoir exercé par une personne sur une autre, que celle qui commande ait une supériorité sur celle qui reçoit l'ordre; or dans notre hypothèse le propriétaire de l'automobile exerce bien son pouvoir sur le

mécanicien en ce qui concerne l'usage matériel de la voiture, mais peut-on dire qu'au point de vue de la conduite il lui soit supérieur ? Tout au plus pourra-t-on dire qu'ils sont égaux si le propriétaire est lui-même pourvu du certificat de capacité. Mais le mécanicien en possession d'un certificat et chargé de la conduite de la voiture est seul juge de l'attitude qui est commandée par les circonstances, il ne peut pas être question d'abus d'autorité.

Si le maître avait ordonné le fait qui a causé l'accident et avait joint à son ordre soit une promesse, soit un don, ou avait menacé son mécanicien de renvoi s'il n'obéissait pas, sa complicité ne ferait pas de doute. Si aucune de ces circonstances ne vient s'ajouter à l'ordre, celui-ci doit être considéré comme un simple conseil émanant d'un tiers dont la compétence est égale ou même inférieure à celle du mécanicien, et l'on sait que le simple conseil n'est pas considéré par la loi comme un fait de complicité punissable.

Rien de particulier ne se présente en ce qui concerne le concours d'infractions, on appliquera les règles ordinaires, c'est-à-dire que si l'automobiliste a commis plusieurs infractions et si leur répression a lieu à la fois ou si les condamnations prononcées ne sont pas devenues définitives au moment où il est poursuivi pour d'autres infractions, on appliquera l'article 365-2° du Code d'Instruction criminelle, d'après lequel le juge ne doit prononcer que la peine la plus forte. Cependant il faudra tenir compte de la loi du

17 juillet 1908; en effet, d'après celle-ci, la peine du délit de fuite sera prononcée « sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci », elle apporte donc une exception au principe du non cumul des peines, elle estime que la fuite aggrave l'infraction qui la cause de telle manière qu'elle doit motiver une peine supplémentaire qui résidera dans l'addition des peines encourues pour les deux délits. Mais l'exception au non cumul des peines ne s'entendra que pour les crimes et délits qui accompagnent le délit de fuite, s'il y avait concours entre un délit antérieur ou postérieur à la fuite qui lui soit absolument étranger et cette fuite, la règle de non cumul devrait s'appliquer; c'est ce qui ressort de l'intention des législateurs et des travaux préparatoires.

La loi du 17 juillet 1908 ne parle que des crimes et des délits, elle ne dit rien des contraventions, mais il est inutile de rappeler qu'elle n'a pas voulu faire un traitement de faveur pour ces dernières, car les contraventions de droit commun ne jouissent pas de l'avantage du non cumul, en raison de leur peu d'importance le Code pénal a maintenu pour elles le principe de l'addition de notre ancien droit.

§ 4. — Retrait du certificat de capacité.

Le décret du 10 mars 1899 institue une peine d'un genre particulier, dont la nature est obscure et indécise, c'est le retrait du certificat de capacité. Aux termes de l'art. 32 « après deux contraventions dans

l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'art. 11 peuvent être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du Service des mines. » Or, comme d'après l'art. 11 nul ne peut conduire une auto s'il n'est porteur d'un certificat de capacité, l'automobiliste auquel le certificat a été retiré sera placé dans l'impossibilité de circuler, à moins d'encourir une contravention ; il est donc frappé d'une incapacité. Le décret lui ménage le droit de faire valoir les arguments qu'il jugera nécessaires à sa défense puisque le Préfet ne peut pas prendre son arrêté sans l'avoir entendu ; celui-ci sera en outre obligé de prendre l'avis du Service des mines, mais cet avis n'aura que la portée d'une consultation ; en définitive le Préfet est tout puissant.

On a prétendu que le retrait du certificat de capacité n'était pas conforme aux principes de notre droit, car l'automobiliste muni de son certificat jouit d'un droit dans l'exercice duquel l'autorité administrative n'a rien à voir ; il résulte de l'art. 2 que pour pouvoir conduire il faut être porteur d'un certificat délivré par le Préfet *sur l'avis favorable* du Service des mines, l'automobiliste ne jouit pas d'une permission de la part de l'autorité administrative, le Service des mines doit s'assurer par un examen que le candidat au certificat remplit les conditions d'aptitude voulues (1), s'il satis-

(1) « Les candidats au certificat de capacité institué par l'art. 2 du décret, devront subir, devant l'Ingénieur des mines ou son délégué, un examen pratique afin de faire la preuve qu'ils possèdent la capacité nécessaire » (Circulaire du Ministre des Travaux publics aux Préfets, du 10 avril 1899 concernant l'application du décret du 10 mars 1899).

fait à l'examen il a prouvé qu'il était capable de conduire une automobile, cette preuve est suffisante pour qu'il puisse exiger la délivrance du certificat, rien dans le décret n'indiquant d'autres conditions pour l'obtenir ; il s'ensuit que le Préfet n'est qu'un agent de transmission qui ne peut ni refuser ni accorder le certificat et que son intervention ne sert qu'à donner un cachet d'authenticité. En somme, on se rend compte si le candidat est capable ou ne l'est pas, s'il l'est il a droit à son titre, ce titre ne peut pas lui être refusé et une fois accordé, il ne peut pas lui être enlevé. Ce qui prouve qu'il doit bien en être ainsi, c'est que cette faculté de conduire est appelée certificat et non permis de conduire, terme qui impliquerait l'idée d'une mesure administrative fondée sur des considérations d'opportunité laissées à la libre appréciation de l'administration. Mais alors, si l'automobiliste muni de son certificat exerce un droit comment expliquer l'intervention du Préfet? Seuls les tribunaux répressifs sont compétents pour prononcer des peines et faire subir des restrictions aux droits des individus; le décret de 1899, en faisant infliger une peine aux Préfets, pose donc une règle qui sort de notre droit, le retrait du certificat de capacité est donc illégal.

Est-il possible d'admettre une telle interprétation du décret de 1899? Nous ne le croyons pas, car ce pouvoir de retrait qu'accorde au Préfet l'art. 32 fait précisément ressortir l'idée de permis, énonçant la faculté que possède l'autorité préfectorale de retirer

le certificat de capacité c'est qu'il implique l'idée de permis; si cette idée n'est pas exprimée elle est en quelque sorte sous entendue, le permis existe à l'état virtuel. De plus, est-il bien vrai de dire que le Préfet ne joue qu'un rôle de transmission, que son intervention ne sert qu'à donner un cachet d'authenticité? Pourquoi alors ne pas faire délivrer le certificat directement par l'Ingénieur des mines, pourquoi compliquer inutilement la paperasserie, croit-on que la signature de l'Ingénieur ne serait pas suffisante pour assurer que le candidat est apte à conduire? Ne faut-il pas voir au contraire dans l'intervention du Préfet un pouvoir de contrôle lui permettant de se rendre compte s'il est prudent, opportun de délivrer le certificat, c'est-à-dire *de permettre* au candidat de conduire une automobile? Le retrait du certificat par le Préfet ne serait plus alors une peine, mais une mesure de police, accordant le permis le Préfet pourrait le retirer au chauffeur qui jouirait d'une autorisation et non d'un droit.

Cependant, pour que cette interprétation fût rigoureusement exacte, il faudrait que l'autorité préfectorale pût accorder librement le certificat. Sans doute, elle le délivre et elle semble bien en même temps délivrer un permis, puisque le décret lui reconnaît le droit de retrait, mais cette délivrance est obligatoire. En somme, le décret de 1899 est quelque peu incohérent; il reconnaît en même temps le droit à la circulation des automobilistes jugés capables de conduire, et le pouvoir administratif des préfets; c'est un système hybride.

A l'incohérence se joint l'injustice ; le retrait peut être effectué pour deux contraventions aux règlements spéciaux aux automobiles ou à ceux sur la police du roulage, de sorte qu'un automobiliste pourra, par exemple, être privé de son certificat pour avoir négligé deux fois d'allumer ses lanternes, alors qu'un voiturier ou un charretier, qui aurait été l'objet de deux procès-verbaux pour le même fait, pourrait continuer à circuler sans entraves ; il y a là deux poids et deux mesures, car la violation du règlement est la même, qu'elle soit commise par un chauffeur ou par un charretier.

Il est vrai que l'obscurité et l'injustice que contient l'art. 32 du décret de 1899 n'offrent pas des conséquences graves, car cet article n'est jamais appliqué.

DEUXIÈME PARTIE

LES PROJETS DE LOI

SECTION I

PROJETS DE LOI FRANÇAIS

TITRE PREMIER

La responsabilité civile.

RISQUE OU FAUTE

Dans notre droit les dommages-intérêts sont alloués en vertu de deux principes : celui de l'art. 1382 et celui de l'art. 1 de la loi du 9 avril 1898. Les idées d'humanité qui se répandent de plus en plus dans notre société moderne, tendent à faire indemniser dans des cas toujours plus nombreux ceux qui ont subi un préjudice. Ces idées généreuses ont inspiré divers systèmes, notamment celui de la responsabilité objective signalé dans notre introduction ; nous devons réparer le dommage causé par notre fait ou par celui

de notre chose, alors que nous ne sommes pas en faute, à la vieille maxime : Pas de responsabilité sans faute, il faut substituer celle-ci : Responsabilité sans faute.

La théorie romaine a vécu, elle n'est plus en conformité avec les besoins actuels, car les progrès de la science et de l'industrie ont bouleversé les conditions économiques ; à un état social nouveau il faut un principe nouveau, la justice et l'équité veulent que le problème de la réparation repose désormais sur d'autres bases.

La fréquence et la gravité des accidents ont frappé les auteurs des théories nouvelles, surtout dans le domaine industriel, ils ont vu la victime souffrir un préjudice anormal, ils ont désiré supprimer cette injustice. Il n'est pas équitable de laisser retomber toute la charge du dommage sur celui qui le subit, il n'a souvent rien fait pour s'attirer un tel préjudice, celui-ci doit peser sur celui qui a organisé le danger, sur celui qui en agissant a pris à sa charge les conséquences de son activité, la victime n'a pas participé à la création du danger, elle ne doit pas en souffrir les conséquences, le risque est pour celui qui l'a créé.

La situation si digne d'intérêt de l'ouvrier en présence du machinisme moderne, la plupart du temps incapable de prouver une faute à la charge du patron, émut la doctrine et les tribunaux, ceux-ci ont fait tous leurs efforts pour lui faire obtenir réparation dans des cas plus nombreux et ont fait subir à l'idée de faute

une extension de plus en plus large et parfois abusive; la doctrine les a encouragé, mais son but est plus vaste, elle veut faire obtenir une indemnité à quiconque aura souffert un préjudice, elle cherche le principe qui permette de ne laisser aucun préjudice sans réparation.

Avant que la loi ait consacré la théorie du risque professionnel, la doctrine élabore les théories de la responsabilité contractuelle, du fait des choses, du risque créé, de la solidarité des risques. Le législateur s'est inquiété de donner une solution au problème, mais le principe général de la doctrine lui a semblé exagéré, seule la situation de l'ouvrier lui a paru justifier un changement radical du système de la responsabilité, et il a posé le principe du risque professionnel dans la loi du 9 avril 1898, qui assure à l'ouvrier sinistré la réparation du dommage; mais il n'a pas voulu étendre le principe du risque à tous les cas de responsabilité, il a cru que le vieux principe de la faute était toujours en harmonie avec notre état social, que le moment n'était pas venu de sanctionner d'une manière générale le système de la responsabilité sans faute.

La théorie de la responsabilité délictuelle peut être satisfaisante quand le dommage est survenu à la suite d'un acte volontaire, mais elle ne suffira plus quand l'accident aura été causé par le hasard; le hasard, en effet, joue un grand rôle dans notre existence, un acte qui paraît ne devoir entraîner aucune conséquence fâcheuse amène au contraire un dommage;

avec la théorie de la faute il sera impossible à la victime d'obtenir réparation et cependant, si l'on se place au point de vue de la théorie du risque, est-il équitable qu'il en soit ainsi? Pourquoi faire supporter les conséquences du hasard à la victime plutôt qu'à celui qui a donné occasion au hasard d'intervenir ? Chaque individu sait très bien que dans nos actions il entre une part de volonté et de hasard, il a pris l'initiative de ses actes, c'est donc parce qu'il a agi que l'accident est arrivé, il sait que son activité peut amener des dommages, la réparation de ceux-ci doit donc rentrer dans ses prévisions, et puisqu'il profite des avantages de ses actes, il est juste qu'il en supporte les risques, tandis qu'au contraire la victime étrangère à son activité et dans l'impossibilité de prouver une faute serait privée de toute indemnité. C'est cette théorie, qui se retrouve dans la loi de 1898, que l'on voudrait généraliser ; le patron, en installant ses machines, a créé un risque, il doit tenir compte des accidents qui peuvent survenir, et tirant des avantages de son industrie, il est juste qu'il indemnise ceux qui sont victimes du risque qu'il a créé ; poussant plus loin l'idée de risque créé, le patron sera responsable même en présence d'une imprudence de l'ouvrier ; celui-ci, habitué par un long contact avec le danger, ne prend plus les précautions du début, ou bien lassé à la fin de la journée son attention faiblit, pourra-t-on lui faire un reproche? Le patron, au contraire, lorsqu'il a pris la direction de son usine a dû tenir compte de tous ces

éléments qui doivent entrer au compte des frais généraux de l'entreprise.

Quelle est de l'idée de faute et de l'idée de risques celle qui doit régir le problème de la réparation ? Il est indubitable que l'idée de risques répond à un véritable besoin, puisqu'avant la loi du 2 avril 1898 les tribunaux, lorsqu'ils s'étaient trouvés en présence de situations nouvelles créées par les transformations économiques, avaient dû sanctionner de vrais cas de responsabilité sans faute. Avec elle, toutes les fois qu'une personne serait victime d'un accident, elle aurait droit à une réparation par la seule constatation du dommage et du lien de causalité entre celui-ci et l'accident ; la victime n'ayant pas à prouver de faute serait donc dans une situation meilleure. Mais nous croyons qu'il serait exagéré de généraliser la théorie du risque.

Le concept de risque créé se base sur l'activité de l'homme ; mais s'il est vrai de dire que l'obligation de réparer les préjudices causés se trouve dans notre activité, on doit appliquer ce principe à tout le monde et ne pas se borner à envisager le problème au point de vue de la victime, car chaque individu a son activité propre, de sorte qu'on se trouve en présence d'un ensemble d'activités qui se pénètrent et s'enchevêtrent. La victime profite de ses actes, pourquoi ne subirait-elle pas les conséquences de ceux-ci, les inconvénients de son activité mal dirigée ? Si les tiers accomplissent des actes dangereux, fautifs, il n'est que juste qu'ils en supportent les suites. Celui qui a créé le risque a

bien créé la possibilité des accidents, mais s'il avait été seul, rien de fâcheux ne se serait produit, il a été la cause matérielle et indirecte de l'accident, mais la cause efficiente pourra être l'activité mal dirigée de la victime. La théorie du risque aboutirait à rendre chaque personne responsable de ses actes dans tous les cas, que l'accident soit dû à sa faute propre, à celle de la victime, au hasard, ou à une cause inconnue. Nous venons de dire qu'il est inadmissible de décharger la victime des conséquences de sa propre faute. De plus, il serait illogique de rendre l'homme responsable du hasard, car est-il juste de prétendre qu'un accident survenu à la suite d'un événement dépassant les prévisions et inattendu, résulte de l'activité de l'homme? Ne voit on pas que l'origine du dommage subi se trouve ailleurs ? Le hasard est seul cause de l'accident, l'homme n'est que le moyen que ce hasard a employé pour atteindre la victime; le risque, le danger, ne proviennent pas de l'acte de l'homme puisque cet acte serait inoffensif par lui-même si le hasard n'intervenait pas, la victime a subi un préjudice causé par une force aveugle supérieure à la volonté humaine, échappant à ses prévisions. Quant aux accidents à cause inconnue, actuellement la victime en supporte les conséquences, cette situation peut paraître injuste, mais le nombre de ces accidents dont on ne peut pas retrouver la cause justifie-t-il la réforme complète du système de la responsabillité? La victime est-elle tellement sacrifiée qu'il faille bouleverser les règles admises aujourd'hui ?

Les théoriciens de l'idée de risques n'ont envisagé qu'un côté du problème : la situation de la victime; mais est-elle nécessairement toujours la plus intéressante? Rien ne prouve que la victime soit seule et toujours à plaindre; il ne faut pas perdre de vue que l'accident peut être autant, sinon davantage, préjudiciable à celui que l'on voudrait rendre toujours responsable.

Conçue à l'occasion des ouvriers, la théorie de la responsabilité sans faute s'inspire de sentiments d'équité et répond à des besoins créés par une situation anormale. On ne peut guère se servir de la loi de 1898 pour étendre l'idée de risques à d'autres matières, car la loi sur les accidents du travail n'est pas uniquement une application du principe du risque créé, d'autres idées la légitiment.

En tout cas, si dans certaines hypothèses on peut faire une part à la reponsabilité sans faute, il est impossible de généraliser et de dire que dans tous les cas la théorie du risque devra remplacer la théorie de la faute. La théorie du risque n'est bonne et n'est possible que lorsque la victime se trouve placée dans une situation anormale; lorsque les accidents se renouvellent avec fréquence et qu'il est impossible d'en démêler la cause, on a l'impression que la théorie de la faute est insuffisante, puisque la victime doit supporter trop souvent les suites d'accidents qu'elle n'a pas recherchés, tandis que l'auteur de tous ces faits dommageables doit s'attacher à les voir se produire, que l'expérience lui a démontré qu'ils se renouvelaient

constamment et présentaient un caractère de périodicité. C'est ce qui se présente avec la loi de 1898 sur les accidents du travail ; on se trouve, en effet, en présence d'une situation exceptionnelle dans laquelle l'ouvrier est victime d'accidents anonymes que n'a pas voulu le patron, mais dont il a facilité et dû prévoir l'éclosion.

Peut-il être question d'adopter la théorie du risque pour les cas où la victime et l'auteur du fait se trouvent placés dans des conditions normales? Pourquoi faire supporter à l'un tous les dommages en vertu d'un principe nouveau, alors que la théorie de la faute permet d'établir la balance des responsabilités? A des situations anormales et nouvelles il faut des principes spéciaux et nouveaux, mais il faut bien se garder de généraliser si les anciennes institutions correspondent à l'équité. Les conditions modernes de la vie sociale ont changé les rapports des ouvriers et des patrons ; il est bon qu'à des besoins nouveaux correspondent des remèdes nouveaux ; mais là doivent se borner les innovations législatives. Tant que le progrès n'aura pas changé les conditions de la société, il sera inutile d'étendre les nouvelles théories en dehors du domaine où actuellement elles sont devenues nécessaires.

CHAPITRE PREMIER

LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES

Nos routes, presque désertes il y a une dizaine d'années, virent tout-à-coup leur tranquilité troublée par une nouvelle venue, dont les allures lui étaient complètement inconnues, le laisser-aller de leurs hôtes en subit une gêne, piétons, voituriers et charretiers constatèrent que leurs habitudes devaient subir une modification; l'automobile, par sa vitesse, venait renverser les idées reçues et changer la manière de se comporter de chacun. La rencontre des anciens occupants et de l'intruse n'a pas été sans entraîner des conséquences dommageables, si bien qu'on a pu se demander si les conditions nouvelles de la circulation ne devaient pas entraîner une modification de la loi; certains esprits furent d'autant plus portés à penser ainsi que les automobiles fixant par leur nouveauté l'attention générale, tous les accidents d'auto furent signalés avec force renseignements, tandis que toutes les autres espèces d'accidents étaient davantage laissés dans l'ombre.

La fréquence des accidents d'automobiles, l'impossibilité trop souvent répétée pour les victimes de prouver la faute de l'automobiliste, et la fuite préci-

pitée des chauffeurs sans scrupules, forment un ensemble de faits qui ont incité des esprits, dont la science juridique est connue de tous, à s'inspirer des idées modernes sur la réparation des dommages et à vouloir faire supporter en toutes hypothèses par les automobilistes le préjudice souffert par les victimes. La Société d'études législatives a, en 1907, élaboré tout un projet de loi sur la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles dont M. Ambroise Colin fut le rapporteur. Ce projet a donné lieu à une consciencieuse discussion au cours de laquelle eut lieu un échange d'idées d'un très grand intérêt. Quel est ce projet, que faut-il en penser ?

§ 1. — La base de la responsabilité.

La législation actuelle en matière d'accidents et de dommages donne lieu, lorsqu'il s'agit d'automobiles, à des iniquités; l'opinion publique et la justice ne peuvent être satisfaites que par une modification du droit existant, modification qui sera le résultat partiel d'une évolution réclamée par la science et déjà commencée dans le droit positif; de plus, elle n'entraînera qu'un supplément de frais généraux peu importants pour les automobilistes.

Ce qui nécessite la réforme, c'est le danger anormal qu'offrent les automobiles à cause des accidents très fréquents qu'elles occasionnent, la situation inférieure de la victime vis-à-vis de l'automobiliste riche et de l'assurance chicanière, la cause trop souvent

inconnue de l'accident et la fuite du chauffeur qui privent la victime de toute réparation. Enfin l'opinion publique réclame la fin des abus de l'automobilisme.

La question de la responsabilité des accidents d'automobiles est rendue plus importante à cause du nombre croissant des accidents. D'une statistique spéciale au département de la Seine, due à M. Honnorat, sous-chef de bureau à la Préfecture de Police, il résulte qu'en 1902 le chiffre des accidents de personnes était de 671 et celui des accidents matériels de 1,189, soit au total 1,860 accidents ; en 1906, il y avait eu 1,797 accidents de personnes et 2,928 accidents matériels, en tout 4,725. Il faut tenir compte, il est vrai, de l'augmentation des voitures dans le département de la Seine, qui passait de 3,510 en 1902 à 7,886 en 1906 ; cependant, si l'on fait le pourcentage, on verra que pour 100 voitures en 1902, on a 19,11 accidents et en 1906 on en a 23,04. Cette augmentation démontre le danger des automobiles. Si on objecte que celles-ci ne causent pas plus d'accidents que les voitures à chevaux, il sera facile de répondre en comparant les facilités de freinage et de direction des deux catégories de véhicules ; « en effet, il résulte d'expériences nombreuses que, roulant à la même vitesse, là où il faut un mètre à peine à une automobile pour s'arrêter, un fiacre hippomobile ne peut s'arrêter à moins de 8, 10 et même 15 mètres ; d'où cette conséquence qu'une automobile s'arrête et par là évite les accidents 8, 10 et même 15 fois plus aisément qu'une voiture ordinaire, si bien que si les

statistiques accusent un chiffre d'accidents à peu près égal pour les deux catégories, en réalité l'imprudence ou l'incurie reprochable aux automobilistes serait 8, 10 ou 15 fois supérieure à celle des conducteurs de voitures. Voilà qui tend déjà à justifier une législation spéciale » (1).

Le mal est encore aggravé par la situation de fortune des parties en présence ; l'automobiliste, en général, riche ou aisé usera de tous les artifices judiciaires pour ne pas payer d'indemnité; la victime, au contraire, dont les ressources sont modestes ne pourra pas soutenir de longs procès ; si une assurance prend la place de l'automobiliste, les difficultés que rencontrera la victime seront encore plus grandes, les procédés des Compagnies d'assurances étant connus de tous.

Ce n'est pas tout, la victime sera favorisée quand elle pourra plaider, mais il pourra lui arriver que l'auteur de l'accident reste inconnu parce qu'il aura pris la fuite ; d'après la Préfecture de Police, 25 °/₀ au moins des auteurs d'accidents se déroberaient ainsi aux conséquences de leur responsabilité, de sorte qu'en définitive les conséquences dommageables du nouveau mode de locomotion sont supportées par les victimes. On conçoit alors, dit M. Colin, que les accidents d'automobile, à supposer qu'ils ne soient pas plus fréquents que les autres, soient plus irritants ; et si l'on veut assurer aux victimes une juste réparation, il est indispensable d'établir une législation spéciale.

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, p. 278. Rapport de M. A. Colin.

Après la discussion du projet de loi, sous l'inspiration de M. A. Colin, il se fondait une société sous le titre de : Société protectrice contre les excès de l'automobilisme, elle voulait assurer aux victimes la réparation des accidents anonymes et réclamait : 1° l'application des règlements, notamment de l'art. 32 du décret de 1899 (retrait du certificat de capacité), et leur amélioration au besoin ; 2° l'adoption de règles légales rendant plus efficace la responsabilité civile des automobilistes par l'adoption du système du risque et du fonds de garantie des accidents anonymes ou causés par des insolvables ; 3° des pénalités plus rigoureuses contre les infractions dangereuses notamment pour le délit de fuite. La société envoya une lettre à tous les Conseils Généraux dans laquelle elle leur exposait ses desiderata et leur demandait de vouloir bien émettre un vœu à leur sujet. La société enregistra 35 réponses qui furent toutes favorables, certains Conseils renchérirent même sur son programme. Ce résultat faisait déduire à la société protectrice qu'il existait un mouvement général de l'opinion publique réclamant une modification des règles de la responsabilité civile des automobilistes (1).

Quel est le remède à apporter à la situation présente ? Actuellement l'automobile n'a pas de législation spéciale au point de vue civil ; celle qui existe est purement réglementaire et encore n'est-elle pas généralement appliquée, par exemple en ce qui

(1) *Bulletin Soc ét. lég.*, 1907. Une campagne d'opinion sur la question de l'automobile, p. 628.

concerne le retrait du certificat de capacité et la vitesse, d'ailleurs l'administration autorise la mise en circulation de voitures qui ne peuvent pas marcher à moins de 30 kilomètres à l'heure sans se détériorer. Non seulement les décrets, mais aussi les arrêtés préfectoraux et municipaux, ainsi que les règlements sur la police du roulage ne sont pas observés et les contraventions réprimées faute d'une organisation suffisante de la police, et ce ne sont pas seulement les automobilistes qui sont en faute, mais aussi les charretiers et voituriers. Il est indubitable qu'une refonte de la réglementation de la circulation s'impose, notamment la création de mesures propres à empêcher la dissimulation et l'usurpation des plaques et la création du casier automobiliste.

Est-ce ainsi que le problème peut être résolu? On ne ferait que des réformes de détail absolument insuffisantes. Rien, en effet, ne garantit qu'un nouveau décret ne subirait pas le sort de ceux qui existent actuellement; il ne servirait à rien de l'élaborer s'il n'était pas appliqué. Pour M. Colin, un nouveau décret ne pourrait présenter quelque utilité que si en même temps on refondait l'organisation de la police en instituant un ministère public auprès des tribunaux de simple police et en enlevant ses pouvoirs au maire, personnage politique ne présentant pas des garanties suffisantes d'impartialité (1). D'ailleurs, des dispositions réglementaires auraient trait à la circulation et non

(1) V. A. Colin. « L'accident d'automobile et la loi ». *Revue politique et parlementaire*, janvier 1908, t. LV, p. 327 et suiv.

à la réparation des dommages causés par les accidents; elles n'empêcheraient pas les accidents de se produire et la question de leur réparation resterait toujours la même. Il vaut mieux accorder la liberté aux chauffeurs; mais à cette liberté doit correspondre la responsabilité. « Ce n'est donc pas sous son aspect préventif, mais par son côté répressif que doit être envisagé le problème juridique de l'automobilisme. »

Mais par là il ne faut pas croire que la solution se trouve dans l'aggravation de la responsabilité pénale; la loi pénale est suffisante si elle est intelligemment appliquée. Ce qu'il faut réformer, c'est la responsabilité civile, et cette réforme aboutira à des résultats pratiques, elle ne restera pas lettre morte comme un décret, car sa mise en application dépendra de l'initiative des particuliers lésés qui auront tout intérêt à se faire indemniser. Le changement des règles de la responsabilité est bien rationnel, car la route n'a pas été faite pour l'automobile, et tandis que les chemins de fer ont leur voie propre et passent à des heures déterminées, « les automobiles arrivent à l'improviste à des allures de bolide sur la route commune, le numéro absent ou dissimulé, terrorisant enfants et animaux domestiques, inondant de poussière ceux qu'ils n'ont pas écrasés et disparaissent au tournant de la route avant qu'on ait eu même le temps de ramasser leurs victimes (1). »

Et ce qui prouve qu'il y a quelque chose à faire, c'est qu'à l'étranger on s'occupe d'établir une légis-

(1) A. Colin. Rapport. *Bulletin S. ét. lég.* p. 279.

lation spéciale en matière de responsabilité d'accidents d'automobiles ; partout où circulent des automobiles on ressent le besoin d'une réforme de la loi ; des nuances différencient les législations étrangères, mais les idées maîtresses qui se dégagent de chacune d'elles sont voisines les unes des autres.

Le principe qui régit actuellement les questions de responsabilité ne donne plus satisfaction, aussi il est impossible de le conserver. Lorsqu'un accident arrive la victime doit, s'appuyant sur les art. 1382 et suivants, démontrer la faute de l'auteur de l'accident, c'est le vieux principe de la faute aquilienne qui nous vient du droit romain et qui date de l'époque où le droit pénal et le droit civil se confondaient encore. Dans la théorie de la responsabilité la victime devant prouver une faute on fait intervenir une question d'intention, c'est-à-dire de culpabilité, c'est donc une intrusion du droit pénal, intrusion qui est illogique puisqu'il s'agit uniquement de réparation pécuniaire. Si une telle théorie peut suffire à une société dans laquelle les rapports entre citoyens sont très simples il ne peut plus en être de même lorsque ces rapports sont devenus compliqués, lorsque la simplicité du début a fait place à une activité fébrile dûe aux progrès du machinisme dont les applications se répandent dans la vie ordinaire aussi bien que dans l'industrie, rendant ainsi plus difficile et souvent impossible la preuve de la faute. C'est ce qui arrive pour les accidents d'automobiles, leur nombre croissant a créé un danger nouveau pour les divers usagers de la route ; de plus,

dans la plupart des cas, l'accident se produit si vite qu'il est presque impossible aux témoins de se rendre exactement compte des circonstances dans lesquelles le sinistre s'est produit; et encore faut-il qu'il y ait des témoins, bien souvent lorsqu'on sera en pleine campagne apparaîtra un autre inconvénient, l'absence de témoins, à moins qu'encore l'automobiliste se rende inconnu par la fuite. Il s'ensuit que la victime se trouve dans une situation déplorable, que ne pouvant pas dans un très grand nombre de cas faire la preuve de la faute de l'automobiliste, c'est elle en définitive qui supporte les conséquences de l'accident.

Il est vrai que les tribunaux, s'inspirant de sentiments d'équité, ont tendance à accorder le plus souvent possible une indemnité à la victime en étant très sévère dans l'appréciation de la conduite des automobilistes. Cet état d'esprit rend-il la réforme inutile? Non, car ce n'est qu'une tendance générale, il peut se trouver un tribunal timoré qui, interprétant strictement le texte de la loi, déboute les victimes; il faut une règle stable qui s'impose à tous les tribunaux et assure une réparation à tous ceux qui souffrent d'un accident.

De plus, la législation actuelle, même amendée dans le sens de la jurisprudence, n'offre pas assez de sécurité, car l'automobiliste peut se soustraire à toute indemnisation en invoquant le cas fortuit ou la force majeure, ou en prouvant que l'accident a été occasionné par la faute ou l'imprudence de la victime; ou bien il pourra prétendre qu'il y a faute commune, d'où partage de responsabilités et diminution des

dommages-intérêts que la victime recevra. M. A. Colin cite le cas d'un cheval qui s'affole au passage d'une automobile et tue son cavalier ; d'après la jurisprudence un cheval doit être habitué au bruit des automobiles, si le cheval a pris peur, celui qui le montait était en faute de le promener alors qu'il n'était pas habitué, mais comment faire acquérir l'habitude des automobiles à un cheval si on ne le fait pas sortir tant qu'il n'est pas habitué ? Celui qui laisse errer ses poules, canards, porcs, sur les routes est en faute, il aurait dû, sans doute, les enfermer dans sa chambre. Est en faute, également, celui dont l'enfant est écrasé, et M. Colin ajoute : « Voilà les paysans habitants d'une maisonnette sur le bord de la route dument avertis : c'est un grand tort de leur part de ne pas faire escorter leurs enfants par une gouvernante anglaise (1) ».

La situation des victimes d'accidents peut être améliorée de deux manières : soit par l'interversion de la preuve, soit par le système du risque. La Société d'études législatives n'a pas cru devoir adopter la première, car l'automobiliste pourrait toujours s'exonérer en invoquant le cas fortuit ou la force majeure, ou en prouvant la faute de la victime ; celle-ci ne serait avantagée qu'en ce qui concerne les accidents dont on ne connaît pas la cause qui resteraient à la charge de l'automobiliste.

Le système du risque est celui qui lui a semblé

(1) *Bulletin Soc. ét. lég.* Rapport Colin, p. 281.

répondre le mieux aux besoins présents, car avec lui il n'est plus besoin de faire intervenir l'idée de faute pour obtenir réparation, il s'agit simplement d'établir un lien de causalité entre le dommage et l'accident ; l'automobiliste devra réparer les dommages causés par sa machine par cela seul qu'il en est le propriétaire. L'automobile par son fonctionnement expose les personnes aux pires catastrophes à la suite de la moindre inattention, elle constitue un danger permanent. Peut-on reprocher à la victime sa faute légère ? « Non, assurément, chacun de nous a le droit de se mouvoir dans certaines conditions de laisser aller, sans quoi la vie deviendrait sans charme et sans couleur pour ceux qui n'ont pas le moyen de circuler sur de somptueuses machines et doivent se contenter d'aller à pied (1) ». Il est donc juste que celui qui retire profit et plaisir de l'automobile en supporte aussi les inconvénients, « nul n'est forcé de circuler sur une automobile, que ceux qui se haussent à ce mode de locomotion somptuaire fassent entrer dans leurs frais généraux la réparation éventuelle des ravages qui peuvent en résulter. La création par eux et à leur profit d'un *risque* nouveau pour le public doit avoir pour corollaire naturel et équitable qu'ils se fassent les assureurs du public contre les dangers de leurs machines » (2).

D'ailleurs cette dispense de prouver la faute ne serait pas une innovation dans notre droit puisque

(1) *Bulletin Soc. ét. lég.* Rapport Colin, p. 289.
(2) *Id.* Rapport Colin, p. 283.

le Code civil la sanctionne pour les dommages causés par les animaux, les préposés, les enfants, les élèves et les bâtiments. Bien mieux, l'idée de risque elle-même a été déjà admise dans nos lois le 9 avril 1898 au sujet des accidents du travail; on a pensé que l'utilisation des forces mécaniques avait changé les conditions de la vie sociale et que les risques qui en résultaient devaient être supportés par le patron. Mais ne peut-on pas dire que lorsqu'il s'agit d'automobiles nous nous trouvons dans une matière voisine et analogue ? N'ont-elles pas transformé de fond en comble les habitudes séculaires des hommes et des animaux, ne sont-elles pas un danger pour la circulation, et le fardeau de la preuve ne pèse-t-il pas trop lourdement sur les victimes comme il pesait sur les ouvriers ? N'est-il pas juste alors que les automobilistes endossent les risques de leur machine ?

Répondant à une objection qui avait été faite au cours de la discussion au sein de la Commission, d'après laquelle l'indemnité due à la victime, reposant sur l'idée de risques, devrait être forfaitaire comme dans la loi de 1898, M. Ambroise Colin déclare que cela ne se peut pas dans notre matière, car les bases nécessaires pour déterminer le forfait font défaut, il n'y a pas comme pour les accidents du travail le salaire de l'ouvrier. Mais si l'automobiliste ne peut pas calculer par lui-même à l'avance ce qu'il devra payer, les Compagnies d'assurance qui possèdent des moyens puissants d'information se chargeront de le faire pour lui. De plus, on peut

objecter que le forfait ne répond pas toujours au préjudice souffert, tandis que l'indemnité que recevrait la victime avec le système proposé par la société serait l'équivalent du dommage subi ; mais s'il a paru juste de ne pas accorder à l'ouvrier la réparation intégrale du préjudice, c'est que lui aussi participe aux avantages de l'industrie sous forme de salaires, il doit donc supporter sa part d'inconvénients. Pour la victime d'un accident d'automobile, il est impossible de faire le même raisonnement, c'est pourquoi l'idée de forfait ne peut être acceptée.

Ainsi à cause du bouleversement dangereux qu'apporte l'automobile dans notre façon de vivre, à cause des accidents fréquents et nombreux qu'elle occasionne et de l'impossibilité trop souvent répétée pour les victimes de prouver la faute de l'adversaire (en supposant qu'il n'a pas fui), il est juste de substituer à l'idée de faute l'idée de risques qui accordera à quiconque sera lésé et dans toutes les hypothèses une indemnité que devra payer l'automobiliste.

Cependant la Société d'études législatives n'a pas cru devoir adopter complètement le système du risque, elle a fait quelques concessions à l'idée de faute ; en effet, son projet permet à l'automobiliste de s'exonérer en prouvant la faute grave de la victime (1) ; il est donc moins rigoureux que la loi sur les accidents du travail qui n'admet comme cause d'exonération que la faute intentionnelle de l'ouvrier.

(1) Dans son article de la *Revue politique et parlementaire*, M. Ambroise Colin ajoute les cas de force majeure.

§ 2. — Le fonds de garantie.

La nouvelle organisation de la réparation du préjudice causé ainsi comprise devrait toujours assurer à la victime l'indemnisation des dommages qu'elle a subis. Cependant si le projet se bornait à consacrer le principe du risque il serait incomplet ; ce que cherche la Société d'études législatives, c'est une indemnisation sûre de la victime dans toutes les hypothèses ; or, ce but ne serait pas atteint si l'on n'organisait pas d'une façon spéciale le paiement des dommages-intérêts en vue des cas d'insolvabilité ou de fuite de l'automobiliste ; à quoi aurait-il servi de le déclarer tenu d'indemniser la victime s'il n'a pas l'argent nécessaire ou s'il s'est dérobé par la fuite ?

Aussi la Société d'études législatives propose-t-elle d'instituer un fonds de garantie destiné à assurer le service des indemnités dues aux victimes d'accidents lorsque l'auteur serait inconnu ou insolvable ; il suit de là que si l'auteur venait à être connu le fonds de garantie aurait contre lui un recours et ce recours serait garanti par un privilège sur l'indemnité due par l'assurance au cas où il en existerait une. Le fonds serait administré par la Caisse nationale des retraites. Il serait alimenté par tous les automobilistes de diverses manières : en premier lieu par une cotisation de cinquante francs versés par tout automobiliste lors de la délivrance du récépissé de déclaration ; 2° par les amendes prononcées en vertu de l'art. 6 du projet (défaut de déclaration de l'accident) ; 3° par des cen-

times additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles, leur montant serait déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente.

Ainsi, par ce procédé, le public sera assuré d'être toujours indemnisé : si l'automobiliste est connu et solvable, le simple jeu du système du risque l'obligera à payer, s'il est inconnu ou insolvable la victime s'adressera au fonds de garantie. N'ayant pas de crainte au sujet de la réparation des dommages subis les populations supporteraient plus facilement les inconvénients que suscite la nouvelle locomotion. Cette partie du projet est celle à laquelle la Société d'études législatives tient le plus à cause de son efficacité pratique.

On a élevé des objections contre le fonds de garantie, on a dit qu'il pousserait les automobilistes à prendre la fuite après l'accident, qu'il développerait chez eux cette tendance fâcheuse puisque la victime est sûre d'être indemnisée et, qu'en même temps ils évitent les conséquences de l'accident, ils auront bien à payer leur part dans le total des indemnités versées par la Caisse, mais ce total, réparti parmi un très grand nombre, ne mettra qu'une petite somme à la charge de chacun. M. Ambroise Colin réfute cette objection, le système du risque développera fatalement la pratique de l'assurance et alors, l'automobiliste, à couvert d'un préjudice personnel, n'aura aucun intérêt à fuir ; d'ailleurs, en fuyant, il risquerait la prison ; enfin, le fonds de garantie rendant, en quelque sorte, les auto-

mobilistes solidaires les uns des autres, ils auraient à se surveiller mutuellement et ils seraient amenés à prendre les mesures nécessaires pour mettre une fin à ce procédé lâche de la fuite après accident.

L'automobiliste pourra, d'après le projet, échapper au paiement d'une indemnité s'il prouve une faute grave de la victime, il a donc intérêt à fixer immédiatement les circonstances de l'accident et à rassembler les éléments de preuve. Aussi la Société d'études législatives a pensé qu'il serait utile d'obliger l'automobiliste qui a occasionné un accident à en faire la déclaration dans les 24 heures, les souvenirs sont encore précis, il sera facile de retrouver les témoins, on n'aura pas encore eu le temps de les influencer. L'article 6 du projet déclare l'automobiliste tenu de faire sa déclaration dans les 24 heures au maire de la commune où l'accident s'est produit, ou si cela lui est plus commode à celui du lieu de la remise de l'automobile ; cette obligation est sanctionnée par une amende de 16 à 300 fr. ; le maire dresse procès-verbal de l'accident et procède si possible à une enquête sommaire. Il ne faudrait pas que pour une vétille l'automobiliste soit tenu de remplir ces formalités, aussi la déclaration ne serait exigée que pour les accidents de personne. La victime pourra, elle aussi, faire une déclaration, mais celle-ci serait facultative ; elle présenterait de l'intérêt au cas où l'automobiliste n'aurait pas fait la sienne, elle empêcherait aussi les déclarations de la victime d'être suspectées,

ce qui ne manquerait pas de se produire si elle ne déclarait pas l'accident.

Enfin le projet institue le délit de fuite, mais cette partie n'a plus d'intérêt depuis la loi du 17 juillet 1908. Il étend en dernier lieu la loi sur les accidents du travail aux serviteurs à gage préposés au service des automobiles.

Les auteurs du projet ne sont pas les ennemis de l'automobile, des autophobes, ils seront très heureux de voir prospérer une industrie que l'on est en droit d'appeler nationale, ce qu'ils veulent c'est un peu plus de justice, d'humanité dans le droit ; ils ont tenu compte pour cela des nouvelles théories qui ont transformé les vieilles conceptions sur la responsabilité ; ils ont tâché d'apaiser le conflit qui existe entre le public et les automobilistes, de faire régner entre eux l'ordre et l'harmonie en faisant appel aux principes d'équité ; ils ont cherché à rappeler que si les progrès de la science doivent être accueillis avec joie, ils ne doivent pas faire oublier le respect dû aux personnes et aux biens d'autrui (1).

(1) M. Wahl, ancien doyen de la Faculté de Droit de Lille, a fait paraître un savant article dans la *Revue trimestrielle de Droit civil,* 1908, p. 5, dans lequel il se rallie au système de la Société d'études législatives et vient apporter tout le poids de son autorité à son collègue M. Ambroise Colin ; il fait valoir avec une grande habileté et une science profonde les arguments déjà invoqués, après avoir fait une étude consciencieuse de la jurisprudence.

CHAPITRE II

CRITIQUE DU PROJET

Le but que poursuit la Société d'études législatives et les sentiments qui l'animent sont très louables, mais il s'agit de savoir si la situation faite aux victimes d'accidents d'automobiles est aussi critique qu'on veut bien le dire, si le remède proposé est le seul qui puisse donner satisfaction et si la responsabilité perpétuelle, pleine et entière, des automobilistes, au lieu d'amener plus de justice dans le droit ne constituerait pas, au contraire, une iniquité.

On n'a pas manqué de mettre en avant, pour défendre le nouveau mode de locomotion, l'intérêt de l'industrie automobile. On a dit que celle-ci faisait vivre un grand nombre d'ouvriers auxquels sont distribués 50 millions de salaires par an, qu'elle était une des branches les plus florissantes de notre industrie nationale puisqu'elle atteint comme production annuelle le chiffre de 150 millions de francs. Le projet apportant des charges nouvelles aux automobilistes risque d'écarter le public de l'automobilisme, la ruine de cette industrie peut alors en résulter, atteignant ainsi, directement, ouvriers et industriels, et indirectement, la masse de la nation, puisque un élément

de prospérité aura disparu. Sans doute, ces considérations sont assez graves pour faire réfléchir, mais elles ne devraient faire hésiter qu'autant que l'industrie qu'elles défendent n'est ni mauvaise, ni dangereuse. La Société d'études législatives se base, précisément, sur le danger qu'offre l'automobilisme pour présenter son projet, l'intérêt de l'industrie automobile ne peut donc pas être pris en considération, c'est ce qu'exprime M. A. Colin dans son rapport lorsqu'il dit qu'on ne peut pas sacrifier au côté économique de la question le côté juridique et même moral. Nous pensons également que quel que soit le péril que coure l'automobilisme du fait du vote du projet, l'intérêt de cette industrie ne doit pas être pris en considération si réellement ses produits sont périlleux pour le public.

§ 1. — La base de la responsabilité.

Ce qui nécessite une législation spéciale pour la Société, c'est la situation anormale dans laquelle l'automobilisme place les tiers ; cette situation est si précaire que le besoin d'un changement de la législation se fait sentir dans le public, et ce sentiment se manifeste, a-t-on dit, par les délibérations des Conseils Généraux. La Société protectrice contre les excès de l'automobilisme enregistrait en effet, comme un succès, les 35 réponses à sa lettre-programme ; mais il nous semble, au contraire, que c'est une défaite, car ce nombre de 35 est loin de représenter même la moitié des Conseils Généraux ; pourquoi les autres n'ont-ils

pas répondu ? Il est possible, comme il est dit dans la communication parue au *Bulletin de la Société d'études législatives*, que la lettre de la Société protectrice ne soit pas parvenue à temps pour qu'il y soit fait réponse avant la clôture de la session, mais depuis lors d'autres sessions ont eu lieu, pourquoi n'avons-nous pas le complément des réponses ? De plus, le Ministre de l'Intérieur a tâché de se renseigner de son côté, il a adressé un questionnaire à tous les présidents des Conseils Généraux, tous ont répondu. D'après cette enquête, il résulterait que 65 Conseils Généraux ont repoussé le projet de réglementation qui leur était adressé, ils ne l'ont même pas mis en délibération, sur les 22 autres, 14 acceptent le projet en lui faisant subir des modifications, 8 seulement l'adoptent intégralement. Dans ces conditions, il paraît impossible de pouvoir se baser sur l'hostilité du public pour changer les règles de la responsabilité (1).

Des causes autres que le danger ont pu faire maudire l'automobile, c'est le bruit, la fumée, l'odeur et la poussière, les trois premiers inconvénients ont aujourd'hui à peu près complètement disparu ; quant à la poussière elle ne provient pas uniquement de l'automobile, mais de la façon dont la route est construite ; aussi a-t-on essayé de modifier l'état du sol de nos routes par divers procédés, notamment le goudronnage, et au mois d'octobre dernier, le Congrès international de la route, réuni à Paris, a étudié les

(1) Voir L. Josserand, *l'Automobile et le Droit*, p. 17.

divers côtés du problème pour tâcher de le solutionner le mieux possible (1).

Une autre cause de l'hostilité qui peut exister contre l'auto c'est l'envie, mais il ne faudrait pas dire qu'un sentiment aussi bas peut entraver l'essor d'une industrie florissante et la marche du progrès.

Nous serions plutôt porté à croire que le public est favorable aux automobiles, dès que l'une d'elle est arrêtée, n'est-elle pas regardée avec admiration par les paysans ou les badauds de nos villes ? A-t-elle une panne, un cercle de curieux ne s'empresse-t-il pas autour d'elle ? S'il était vrai que l'automobile est tellement dangereuse comment expliquer que les promenades en automobiles sont recherchées et appréciées du public ? Il est rare de trouver une personne qui ne se laisse tenter par l'invitation d'un chauffeur ami et qui refuse de crainte d'être victime d'un accident.

Pour opérer une réforme il n'est pas nécessaire que le législateur soit sollicité par l'opinion, s'il croit que la justice exige un changement de la loi il ne doit pas hésiter à le faire.

Une raison invoquée par M. Colin c'est la situation de la victime en face de l'automobiliste riche et puissant ; il est nécessaire de protéger le faible contre les mesures dilatoires du chauffeur. Pour M. Colin les automobilistes sont les rois de la finance et du luxe, ne les traite-t-il pas de « brillants seigneurs » et n'appelle-t-il pas l'automobilisme « locomotion

(1) Voir le compte rendu des travaux du Congrès dans le numéro de novembre 1908 de la *Revue du T. C. F.*

somptuaire » ? (1) ; les autres usagers de la route seraient tous des miséreux. Une telle opinion constitue un grossier préjugé, pourquoi admettre que la victime d'un accident sera moins riche que l'automobiliste ? Pourquoi croire que tout automobiliste possède une grosse fortune ? Les usines ne fabriquent pas uniquement des machines de 30 et 40,000 fr., la tendance au contraire est à faire plus petit et meilleur marché, il n'est pas rare de voir circuler des petites voitures à deux places dont le prix à l'état de neuf ne dépasse guère 3,500 fr., et les prix sont bien plus bas s'il s'agit de voitures d'occasion. Combien n'y a-t-il pas aujourd'hui de médecins, d'agents d'assurances, de commis voyageurs se servant de petites machines qui remplacent les voitures à chevaux, pour leur travail quotidien. Si bien qu'on a pu dire que l'évolution automobiliste actuelle s'accentue en faveur des véhicules utilisés pour l'exercice des professions, car l'accroissement du nombre des automobiles pour 1906 provient pour un peu plus de la moitié des véhicules professionnels (2). Enfin l'automobile ne se borne pas à être le privilège de quelques uns, l'autobus, le taxi-auto mettent à la portée de toutes les bourses les avantages de la nouvelle locomotion, de sorte que plus nous allons plus on peut dire que chacun de nous est appelé à participer aux méfaits de l'automobilisme.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas juste de s'appuyer sur la situation de fortune d'une catégorie d'individus

(1) *Bulletin de la Soc. ét. lég.* Rapport, p. 283 et 288.
(2) *Id.* Discussion, M. Hennequin, p. 386.

pour leur imposer une législation spéciale, là n'est pas la question ; on ne doit pas tenir compte de la richesse ou du milieu social, il faut voir s'il est équitable d'obliger les automobilistes à indemniser les victimes en toutes circonstances. Quant à dire que la présence d'une assurance aggrave la situation de la victime à cause de l'attitude chicanière habituelle des Compagnies, ce n'est pas un reproche spécial à l'automobile, il ne peut pas motiver un changement de législation.

La Société d'études législatives s'appuie sur des arguments plus sérieux que ceux que nous venons de réfuter, elle s'appuie notamment sur le nombre croissant des accidents d'automobiles. A en croire M. Colin, la statistique viendrait à l'appui de ses dires, et un simple coup d'œil jeté sur les statistiques de M. Honnorat paraît, en effet, concluant puisque l'on voit que le pourcentage des accidents d'automobile passe de 19,11 en 1902 à 23,04 en 1906. Mais un examen attentif de ces statistiques et des conditions qui ont présidé à leur confection permettra d'en saisir la portée exacte ; on verra une fois de plus qu'on ne doit pas accepter une statistique en toute confiance ; que celles de M. Honnorat se retournent complètement contre le projet de la Société d'études législatives, qu'il est absolument impossible d'en tirer un argument en sa faveur.

Elles sont intitulées : statistiques fournies par la Préfecture de Police et relatives aux accidents causés par des véhicules divers. Ce titre démontre que le

travail est incomplet, il aurait fallu spécifier à qui les accidents étaient causés, une automobile peut nuire à ceux qui l'occupent et aux autres que nous appelons les tiers ; il aurait fallu distinguer entre ces deux catégories de personnes et ne comprendre dans les statistiques que les tiers victimes. L'a-t-on fait ? Le titre ne nous le dit pas, et nulle part nous n'avons trouvé l'indice que cette sélection ait été opérée. Du moment que l'on cherche à prouver que les automobiles ont amené l'insécurité pour le public, il faudrait ne tenir compte que des accidents qui atteignent le public, peu importe aux tiers que ceux qui usent du nouveau mode de locomotion se blessent ou se tuent, chacun est libre d'agir à sa guise tant que l'intérêt général n'est pas compromis. Le chiffre des accidents d'automobile devrait donc être réduit, dans quelle mesure, il nous est impossible de le dire ; en tout cas la proportion qui nous est présentée ne correspond pas à la réalité, et il est vraisemblable que la modification une fois faite le nombre des accidents d'automobile n'aurait rien d'anormal.

Un autre élément vient fausser les statistiques ; l'accident peut arriver par la faute de la victime ; l'automobiliste aura scrupuleusement observé les règlements, on ne pourra lui reprocher ni imprudence, ni négligence, mais le tiers par sa faute aura rendu l'accident inévitable. Dans ce cas, si l'on peut dire, en employant une formule commode, mais inexacte, qu'il y a accident d'automobile, il ne serait pas juste de le mettre à la charge de l'automobiliste,

le danger n'est pas venu de son côté, mais de la conduite insouciante ou périlleuse du tiers, l'automobile n'a été que l'occasion de l'accident, la cause en revient au tiers. Puisqu'il s'agit de démontrer que les automobilistes font courir du danger au public, on ne peut retenir que les accidents véritablement causés par eux à des tiers.

Si l'on s'en tient aux données de la statistique que nous possédons, il ne faut pas se borner à examiner seulement les automobiles et constater que le pourcentage des accidents qu'elles causent augmente. M. A. Colin, dans son rapport, ne nous parle pas des accidents causés par les autres véhicules. Cependant, la statistique de M. Honnorat contient les mêmes renseignements à leur égard ; elle contient un pourcentage : il donne 20,71 pour les voiture et 61,53 pour les tramways, tandis que nous savons que le pour cent est de 19,11 pour les automobiles. En somme, d'après cela, elles seraient moins dangereuses que les autres véhicules, et notamment les tramways ; et cependant on ne songe pas à modifier la loi pour eux. En 1906, en revanche, le taux monte à 23,04 pour les autos, mais l'augmentation suit les mêmes proportions pour les voitures et les tramways : 25,50 pour les unes et 68,09 pour les autres. Les statistiques seraient donc favorables à l'automobile, puisqu'elle ne viendrait qu'au troisième rang.

Il est vrai que M. A. Colin s'empresse d'ajouter que les automobiles sont plus maniables que les voitures, qu'elles peuvent s'arrêter plus facilement et

plus vite, que si, par conséquent, elles causent à peu près autant d'accidents, c'est qu'elles sont conduites avec imprudence; car elles devraient au contraire, grâce à leur perfection, être moins dangereuses. Cet argument peut paraître décisif, mais cependant il suffit d'un petit moment de réflexion pour voir qu'il ne porte pas. Il ne s'agit pas de voir ce que les automobilistes plus prudents pourraient faire, il ne faut pas s'occuper des accidents qui pourraient être évités, ce qu'il faut envisager ce sont les faits positifs : les automobiles causent-elles, oui ou non, plus d'accidents que les autres véhicules? Les statistiques répondent négativement; pourquoi s'inquiéter alors des accidents qui pourraient ne pas se produire? Ce qui nous intéresse, c'est ce qui se passe et non ce qui pourrait être. Drôle d'argument, en vérité, que celui qui consiste à ne pas tenir compte des faits qui tombent sous les sens pour faire état d'hypothèses et de probabilités.

Il faut aussi envisager le nombre de kilomètres parcourus dans le même espace de temps, afin que la comparaison entre les automobiles et les autres véhicules soit égale; en effet, la longueur de la route augmente les occasions d'accidents, et il est évident que les automobiles parcourent plus de chemin que les autres véhicules, à supposer même qu'une voiture change de chevaux, elle n'arrivera pas à couvrir les mêmes distances qu'une automobile. Les statistiques de la Préfecture de police ne tiennent pas compte de cet élément; les automobiles ne sont donc pas placées dans une situation avantageuse. Cependant il serait

nécessaire de considérer le nombre des voitures et le chemin parcouru pour que l'on puisse se former une opinion conforme à la vérité.

Les statistiques de M. Honnorat ont été faites pour le département de la Seine, c'est-a-dire que la grande majorité des accidents relevés concerne Paris ; mais la capitale par sa situation spéciale permet-elle de s'appuyer sur les données de la statistique pour généraliser et pour faire juger les dangers que comporte l'automobile dans toute la France ? On a soutenu que Paris ne pouvait pas être pris comme base d'appréciation à cause de sa circulation intense, des rues et boulevards constamment encombrés par divers travaux, que toutes ces circonstances doivent rendre les accidents plus fréquents. On a répondu qu'au contraire l'intensité de la circulation et les difficultés de conduite rendent les chauffeurs plus prudents, que de plus en pleine campagne il intervient un facteur important, la vitesse, qui ne peut pas exister à Paris à cause des difficultés de la circulation et de la surveillance des agents de police (1). En définitive, il résulte de là que les automobiles sont placées à peu près dans les mêmes conditions à Paris et à la campagne.

Indépendamment de la statistique que nous avons examiné nous possédons celle de M. Hennequin, sous-directeur au Ministère de l'Intérieur et secrétaire de la Commission extra-parlementaire de la circulation automobile, elle a été établie pour cette Commission

(1) Voir *Bulletin de la Soc. d'ét. lég.* 1907. Discussion, M. Querenet et M. Honnorat, p. 384.

afin de lui permettre de connaître les risques de la circulation sur les voies de communication, risques que font courir les divers moyens de transport. Cette statistique comprend les accidents survenus du 1er septembre au 15 octobre 1903 dans toute la France, sauf le département de la Seine, elle nous donne 1,325 accidents pour la traction animale et 1,194 pour la traction mécanique se décomposant ainsi :

Automobiles	241 accidents, soit		9,3 %	du nombre total
Motocyclettes ...	131	—	5 %	—
Bicyclettes.... .	673	—	2,6 %	—
Tramways	673	—	5,7 %	—

Il faut tenir compte du nombre des véhicules attelés et des autos ; en 1903 il y avait près de 13,000 autos en circulation, quant au nombre des voitures attelées il dépassait de beaucoup ce chiffre, mais il est difficile de le connaître exactement, on ne peut compter que les voitures qui servent au transport en commun et celles qui appartiennent aux particuliers et affectées au transport des personnes, car elles seules sont soumises à l'impôt direct somptuaire sur les chevaux et voitures. Mais il est indubitable que les voitures à traction animale sont plus de six fois plus nombreuses que les automobiles et que proportionnellement les 241 accidents d'automobile dépassent largement les 1,325 accidents de véhicules.

Toutefois, si comme le déclarait M. Hennequin dans la discussion du rapport de M. A. Colin « tenter un pourcentage des accidents par rapport au nombre des véhicules est une œuvre vaine et sans grande

portée » (1), il ne faut pas se laisser effrayer par le nombre des accidents qui paraît proportionnellement plus élevé pour les automobiles, il faut tenir compte de plusieurs éléments qui leur sont favorables. Il faut faire intervenir le chemin parcouru et ne pas oublier que la distance moyenne couverte par une automobile est supérieure à celle parcourue par un cheval ; M. Hennequin pense qu'une automobile fait cinq fois plus de chemin que les voitures à chevaux.

La statistique attribue aux automobiles des accidents qui ne devraient pas être mis à leur charge et qui constituent des accidents d' « hippomobiles » ; une inspection de la partie de la statistique qui traite des causes d'accidents d'automobiles permet de s'en rendre compte. Ainsi à la page 50 est mentionnée une collision malgré allure modérée de l'automobile, avertissement et ralentissement, et due à l'incapacité du conducteur du véhicule à traction animale ; à la page précédente est signalé un accident survenu à un carrefour, une automobile arrivait à une allure modérée, au même instant une voiture débouchait de côté avec son allure accélérée pour traverser la route, l'automobile effraya le cheval qui se jeta sur elle malgré le changement rapide de direction imprimé par le conducteur à l'automobile ; il semble bien que le voiturier était en faute puisqu'il allait vite à un endroit dangereux et qu'une collision qu'il ne pût pas empêcher a été la conséquence de son imprudence. Ce ne sont là que des exemples, mais M. Hennequin

(1) *Bulletin de la Soc. d'ét. lég.*, 1907, p. 408.

déclarait lui-même lors de la discussion du projet de loi à la Société d'études législatives que bien d'autres imputations inexactes pouvaient être relevées.

Pour savoir si le nombre des accidents d'automobiles augmente, si le public est soumis à un péril toujours croissant, M. Hennequin s'est livré à un nouveau travail, analogue quant aux conditions de temps et de contrôle, à celui fait en 1903. Les résultats ne sont pas favorables à la thèse défendue avec tant d'ardeur par M. Colin, car tandis qu'en 1903 nous avions 241 accidents pour 13,000 autos, les 35,000 autos qui circulaient en 1907 n'ont accusé que 290 accidents ; par conséquent non seulement les accidents ne sont pas proportionnellement aussi nombreux, mais, au contraire, ils diminuent ; si la proportion était restée la même nous aurions dû avoir un chiffre de 7 à 800 accidents. Il faudrait donc conclure que les automobilistes s'assagissent, ou plutôt que leurs machines, grâce aux progrès énormes qu'elles ont accompli, offrent moins de dangers (1).

Il est évident que la nouvelle invention était, au

(1) L'Automobile Club du Rhône publie dans sa *Revue* une statistique des accidents que causent tous les modes de locomotion. Voici celle qui a été dressée pour l'année 1908, parue dans le numéro de janvier 1909 :

	Nombre d'accidents.	Blessés.	Morts.
Chemins de fer	162	86	35
Tramways	281	192	16
Chevaux	781	576	34
Bicyclettes	247	240	2
Motocyclettes	21	21	1
Automobiles	165	108	10

début, mise en pratique sans qu'on en connaisse les imperfections ; l'expérience seule pouvait les révéler ; ce n'est qu'après un certain temps que les vices qui s'étaient manifestés pouvaient être corrigés. Peut-être aussi l'éducation du public s'est-elle faite, qu'il fait montre de plus de prudence et d'attention. Il semble alors qu'il serait illogique de choisir le moment où le danger paraît moindre pour aggraver la condition juridique des automobilistes.

En tout cas, il semble ressortir de cet ensemble de statistiques que l'automobile est loin de présenter les risques exceptionnels dont parle M. Colin dans son rapport ; dans une phrase qui ne manque pas d'allure, il les compare à des bolides et en fait la terreur de ceux qui usent de la route. L'opinion du savant rapporteur est empreinte de beaucoup d'exagération, car nous savons que la vérité est toute autre.

Évidemment, les résultats fournis par les statistiques sont loin d'être en sa faveur ; aussi disait-il qu'il n'avait jamais eu grande confiance dans les statistiques officielles et que désormais il n'en aurait plus du tout ; qu'il en venait à se demander si les fonctionnaires chargés d'en réunir les éléments ne se faisaient pas « un devoir de pratiquer en grand le sabotage des opérations qui leur sont confiées » (1). Et à l'appui de ses dires il citait les accidents mortels relatés dans la statistique de M. Honnorat, survenus dans le département de la Seine : 2 en 1902, 6 en 1903 et en 1904, 8 en 1905 et 6 en 1906 ; il leur opposait la

(1) *Bulletin Soc. ét. lég.* 1907. Discussion, p. 404.

statistique dressée par M. Scheikevitch, ancien avocat à Moscou, à l'aide des renseignements donnés par les journaux quotidiens ; pour trois mois : mars, avril et mai 1907, il avait été relevé 41 accidents mortels, dont 27 pour le département de la Seine.

M. Honnorat, répondant à M. Colin, disait que sa statistique ne pouvait pas être mise en doute ; si elle ne donne pas des chiffres plus élevés, c'est qu'elle ne comprend que les accidents mortels immédiatement et non ceux dont les suites entraînent la mort des victimes et que la Préfecture ne peut connaître. Quant à la statistique de M. Scheikevitch, il est difficile d'en tirer des conclusions probantes, car elle est prise à une source discutable, les journaux n'offrent aucune garantie de véracité ; de plus elle ne parle pas des accidents de voiture, mais si les statistiques officielles sont inexactes en ce qui concerne les automobiles, ne doivent-elles pas l'être également pour les accidents de voiture (1) ?

(1) Il existe une autre statistique, c'est celle des personnes tuées ou écrasées, dressée par le Ministère de la Justice ; mais il est impossible d'en tirer des renseignements utiles, car si elle nous renseigne sur les accidents causés par les automobiles, elle nous indique pêle-mêle ceux causés par les voitures, chevaux, tramways ; de plus, elle ne nous dit pas de quelles personnes il s'agit, tiers, automobilistes ou voyageurs. — Il a été également publié une statistique, en 1907, dans le *Recueil officiel de statistique de l'Empire allemand* (Voir *Bulletin Soc. ét. lég.* 1907, p. 433), de laquelle il ressort que pour un an le nombre des accidents d'automobile aurait été de 18,20 °/₀₀ chiffre inférieur à celui indiqué pour le département de la Seine. Mais cette statistique ne dit rien des accidents de voiture, de sorte qu'il est impossible d'établir une proportion entre les accidents d'automobile et de voiture pour se rendre compte si les automobiles constituent un danger excessif nécessitant une législation spéciale ; en outre, elle n'indique pas si les accidents qu'elle révèle ont atteint des tiers ou les occupants de l'automobile.

Quoiqu'il en soit, M Hennequin nous semble avoir tiré la conclusion logique de ce débat fort important que soulève la question des statistiques, il déclarait qu'« il ne faut pas leur demander des précisions absolues, ni s'attacher à des points de vue aisément criticables ; on doit se borner à retirer des chiffres globaux une impression, une vue générale » (1). Et il nous semble bien que l'idée qui s'en dégage c'est que les automobiles ne font pas courir au public le danger dont on a bien voulu les charger.

D'après ces statistiques on pourrait même se demander s'il est exact de dire que seule l'automobile présente des dangers pour les tiers. Ne faudrait-il pas joindre à elle tous les genres de véhicules périlleux? Par exemple les voitures de laitiers et de bouchers qui circulent dans nos villes à des allures folles sans s'inquiéter des arrêtés municipaux prescrivant une allure de 6, 8 ou 10 kil. à l'heure, souvent faits d'ailleurs exclusivement pour les automobilistes. C'est l'opinion de M. Thaller qui réclamait une loi d'ensemble frappant les moyens de transport présentant des dangers analogues (2).

Si nous passons à un autre ordre d'idées, nous voyons que M. Colin déclare que les routes n'ont pas été faites pour les automobiles, il les compare aux chemins de fer qui eux ont leur voie spéciale. Mais si les automobiles sont si dangereuses, de deux choses l'une, ou bien interdisez leur circulation ou bien

(1) *Bulletin Soc. ét. lég.*, 1907, p. 78.
(2) *Id.* 1907, p. 407.

permettez-leur de rouler en leur imposant des routes particulières ; mais si vous les admettez sur les routes ordinaires, c'est que le danger qu'elles offrent n'est pas aussi grand qu'on veut bien le dire, car sinon l'État agirait avec la dernière imprudence en tolérant un danger énorme pour le public.

Il est vrai de dire que le vieux principe romain de la responsabilité basée sur la faute ne pouvait pas prévoir les questions soulevées par les accidents d'automobiles ; peut-on alors appliquer l'art. 1382 puisqu'il lui est impossible de viser des cas de responsabilité qui n'existaient pas lors de sa rédaction ? Il ne suffit pas de dire que l'art. 1382 est antérieur aux automobiles pour légitimer une législation spéciale ; il s'agit de savoir si les principes juridiques généraux existant dans notre droit donnent satisfaction à l'équité, si le juge en s'appuyant sur eux pourra rendre des sentences conformes à la justice.

Le projet de la Société d'études législatives se justifie surtout par le nombre des accidents d'automobile, c'est grâce à lui que l'on pourrait dire qu'un risque nouveau a été créé. Nous avons vu ce qu'il fallait penser de la situation anormale qui en découlerait ; mais s'il est vrai de dire que la circulation est devenue plus intense et que le public est exposé à plus de dangers, il ne faut pas perdre de vue qu'une grosse part de ces dangers incombe au public lui-même. Autrefois, les diligences passaient nombreuses sur nos routes et leur donnaient de l'animation, puis vinrent les chemins de fer qui les plongèrent dans le

marasme et l'oubli. C'est alors que peu à peu le paysan et le charretier les ont considéré comme leur appartenant et en ont fait un usage tout autre que celui auquel elles sont destinées. M. Josserand, dans sa conférence, nous décrit d'une façon exacte en même temps que très pittoresque le spectacle que présente la route actuelle : « Aucune règle ne préside pratiquement, et la circulation s'effectue au petit bonheur, au hasard des circonstances et des mauvaises volontés individuelles. Nos routes sont hérissées d'obstacles qui en rendent le parcours singulièrement difficile et dangereux ; ce sont les bonnes gens du village qui viennent s'installer sur le pas de leur porte, lequel se trouve en même temps être le beau milieu de la route ; ce sont les véhicules que les paysans disposent en travers de la chaussée, tandis qu'ils vaquent eux-mêmes paisiblement aux travaux des champs ; les voitures au tonnage imposant, dont le chargement est plus large que les routes nationales ; ce sont toutes sortes d'animaux qui se traînent, se nourrissent ou se couchent sur leurs positions ; et ainsi les routes sont devenues le salon où l'on cause, le réfectoire où les bêtes de toute plume et de tout poil prennent leur repas ; elles servent de hangar, d'entrepôt, de poulailler, d'écurie, de salle de bal ; elles sont tout ce que l'on voudra, hormis ce qu'elles devraient être : des artères destinées essentiellement à la circulation des êtres humains. Il existe cependant sur nos chemins des gens qui cheminent, mais ils le font, en général, au mépris de toutes les convenances et de tous les

règlements; ce sont les charretiers, cochers, conducteurs de troupeaux et autres qui accaparent la route sans vergogne, qui en font leur propriété particulière, qui dorment sur le siège pendant que leurs bêtes décrivent des zigzags sur le chemin obscur, ou qui les laissent partir devant eux, tandis qu'ils devisent insouciamment à quelques cent mètres de là, à moins qu'ils ne boivent au cabaret » (1).

Les divers usagers de la route et ses riverains traitent la route comme leur chose depuis si longtemps qu'ils se figurent être dans leur droit et qu'ils considèrent l'automobile comme une intruse. C'est cette conception que possède M. Colin quand, dans le passage humouristique que nous avons cité, il déclare qu'on ne saurait faire grief au paysan de n'avoir pas enfermé ses animaux domestiques dans sa chambre et de n'avoir pas fait garder ses enfants par une gouvernante anglaise; les chevaux eux-même ont toute sa sollicitude, mais il suffit de se reporter à la jurisprudence pour voir combien est rigoureusement appréciée la conduite de l'automobiliste en présence d'un cheval peureux, et combien ses craintes sont exagérées.

M. Colin nous semble bien partial quand il réclame toutes les faveurs pour les uns et n'accorde rien aux autres, quand il déclare que la vie serait sans charmes et sans couleur si les tiers ne pouvaient pas se mouvoir dans certaines conditions de laisser aller, pour lui ceux-ci devraient avoir tous les droits, les automobilistes au contraire seraient les parias de la route.

(1) Josserand. *L'Automobile et le Droit*, pp. 10 et 11.

Que l'on rende les voies de communication à leur destination normale, que chacun respecte les règlements, nous ne disons pas que les accidents ne se produiront plus, mais qu'ils seront considérablement réduits, l'ordre et le respect des droits de chacun faisant place au désordre et à l'insouciance, les chances de collision, de rencontre étant plus rares, on n'aura plus à déplorer aussi fréquemment les accidents de toutes sortes dont on se plaint aujourd'hui.

Il ne paraît pas en définitive qu'une législation basée sur l'idée de risque et applicable aux automobiles seules soit fondée, si les chauffeurs ont accru les chances d'accidents il ne faut pas rejeter uniquement la faute sur eux. Il n'apparaît pas aussi que le danger auquel est exposé le public soit aussi grand qu'on veut bien le dire, les chances d'accident que font courir les automobiles n'ont pas l'air en tout cas plus nombreuses que celles des autres modes de locomotion. Pourquoi alors leur imposer une législation spéciale? Dira-t-on que si elles ne circulaient pas elles ne seraient plus dangereuses puisqu'elles ne risqueraient plus d'occasionner des accidents? Ce ne serait pas sérieux, on ne peut pas créer une loi spéciale sous prétexte qu'il s'agit d'une invention nouvelle, ce serait ne plus tenir compte du progrès; mais l'on ne s'insurge pas contre lui, on ne peut pas songer à l'arrêter.

Maintenant l'on peut introduire dans notre législation le risque de propriété, mais alors il ne faut pas le faire uniquement pour l'automobile puisque rien ne justifie l'adoption d'un traitement particulier pour

elle, sinon on aboutirait à une inégalité. Il faudrait étendre cette théorie à tous les accidents causés par les choses que nous avons en notre possession. Ainsi comprise la réforme pourrait se concevoir, mais il s'agit là d'une question d'ordre général.

Les accidents mis à part, une des plus fortes raisons invoquées par les promoteurs du projet a été la situation précaire dans laquelle se trouvent les victimes d'accidents d'automobile qui ne peuvent trop souvent en préciser la cause, soit que l'automobiliste ait fui et ait ainsi rendu impossible tout procès, soit que l'examen attentif des faits n'ait pas permis de déterminer à la faute de qui incombait le dommage; de sorte que les victimes supportent injustement les conséquences des fautes des chauffeurs.

Il est certain que cette situation est digne d'attirer l'attention, il y a quelque chose à faire; mais nous ne pensons pas que l'adoption du système du risque soit le remède qui convienne.

Pour remédier aux inconvénients de la fuite la Société d'études législatives propose d'ériger la fuite en délit. Nous savons que son vœu a été exaucé par la loi du 17 juillet 1908, il a même été dépassé puisque la Société ne prévoyait que la fuite après accidents de personnes, tandis que la loi punit la fuite après toutes sortes d'accidents et qu'elle édicte des peines plus fortes.

En ce qui concerne les accidents à cause inconnue pourquoi serait-ce la victime plutôt que l'automobiliste qui supporterait le préjudice? Nous estimons que la

législation actuelle appelle une modification, mais il est inutile de faire intervenir le système du risque, le renversement de la preuve sera suffisant à faire disparaître ce qu'il peut y avoir de choquant dans cette hypothèse.

L'application du système du risque ne devrait pas soulever de difficultés, nous dit M. Colin, il ne serait pas quelque chose de nouveau dans notre droit puisqu'il est déjà contenu dans la loi du 9 avril 1898; l'industriel et l'automobiliste sont dans une situation analogue, tous deux ont créé un risque, il est donc juste que le second assume les conséquences de ses actes comme le premier.

Le raisonnement quoique séduisant est inacceptable, car dans un cas nous nous trouvons en présence du risque professionnel et dans l'autre du risque de propriété, or entre les deux il y a une grande différence. Si l'industriel doit réparation à l'ouvrier blessé sans qu'il soit besoin de démontrer sa faute, c'est qu'ayant créé le risque il doit le supporter et que bénéficiant du produit du travail de ses ouvriers il doit en subir les charges. Il existe entre le patron et ses ouvriers un contrat qui établit un lien entre eux, l'ouvrier fournit son travail et tous les avantages qui en résultent, le patron, en échange, outre le salaire qu'il doit donner, doit indemniser l'ouvrier de tous les préjudices qu'il peut subir. La journée de l'ouvrier accroîtra les bénéfices du patron, mais tout bénéfice ne se comprend pas sans frais, or le patron sait que la marche de son industrie comporte des accidents,

c'est pourquoi il doit comprendre dans ses frais généraux les indemnités à verser à ses ouvriers en cas d'accident. Le risque professionnel mis à la charge de l'industriel n'est que la contre-partie des avantages que lui procurent ses ouvriers par leur travail ; sans doute les dangers auxquels le patron soumet ses ouvriers rendent possible sa responsabilité, mais c'est le contrat de travail qui est la cause de cette responsabilité, car dès lors qu'il n'y a pas de contrat l'industriel n'est plus tenu, c'est ainsi qu'une personne étrangère à l'entreprise, qui serait blessée, ne pourrait pas invoquer la loi de 1898 ; et cependant l'on ne peut pas dire que l'outillage cesse d'être dangereux lorsqu'il ne s'agit plus d'ouvriers.

La situation de l'automobiliste est toute différente de celle de l'industriel. Quel rapport y a-t-il entre le chauffeur et le piéton, le charretier ou l'animal qui se rencontrent sur la route ? Les tiers ont-ils augmenté les avantages que l'automobiliste tire de sa voiture ? Quels bénéfices lui ont-ils procuré ? Les usagers de la route et les automobilistes sont étrangers les uns aux autres, l'activité des uns ne profite nullement aux autres. La base qui sert de justification à la loi de 1898, c'est-à-dire l'idée de profit, fait absolument défaut en matière d'accidents d'automobile. Si l'on prétend que les automobilistes doivent supporter tous les risques parce qu'ils jouissent d'avantages dont les non automobilistes ne profitent pas, il est facile de répondre que ces avantages ne sont possibles que par l'usage qu'ils font de la route ; mais les tiers ne profitent-ils

pas eux aussi de la route, et s'ils en tirent tous les avantages ne doivent-ils pas aussi en supporter les inconvénients ? D'ailleurs, la loi de 1898 contient l'application du principe de la solidarité des risques, l'ouvrier supporte une partie de l'accident puisque l'indemnité qu'il touche ne correspond pas au préjudice souffert, il est assuré d'être toujours indemnisé, la retenue faite sur son indemnité représente les primes de son assurance. Au contraire, la Société d'études législatives accorderait à la victime une indemnité entière sans qu'elle ait participé à sa formation. De plus, il est faux de dire que les automobilistes sont les seuls à retirer des avantages de leurs machines, tout le monde profite plus ou moins de l'industrie automobile qui accroît la prospérité du pays par les produits qu'elle consomme, les bénéfices qu'elle fait réaliser à toutes sortes de commerçants et industriels, les salaires qu'elle distribue aux ouvriers, les taxes ou impôts qu'elle fait encaisser à l'État.

Le système du risque appliqué dans son intégralité a semblé si injuste aux auteurs du projet eux-mêmes qu'ils ont admis un tempérament, ils ont déclaré que l'automobiliste pourrait trouver une excuse dans la faute grave de la victime. Pourquoi cette concession si la théorie du risque représente la vérité ? Si elle incarne la justice elle doit être appliquée toute entière et l'on ne comprendrait pas que bonne pour la faute légère elle ne le soit plus pour la faute grave, la logique veut que le principe soit poussé dans ses extrêmes conséquences.

On invoque la loi de 1898, mais ne voit-on pas qu'elle n'admet que la faute intentionnelle, c'est-à-dire voulue ? pourquoi alors si l'on prétend que le principe qu'elle contient doit être étendu à notre matière ne le serait-il pas dans les mêmes limites ?

Admettre la faute grave c'est créer une fissure par laquelle la loi risque de passer, car qu'est-ce que la faute grave ? le projet ne le dit pas, ce sera une question d'espèces, et alors ou bien ne comprenant pas que l'on ait admis la faute grave qui compromet l'application de la loi les juges déclareront toujours qu'il y a faute légère, ou bien trouvant le système du risque trop excessif ils diront dans tous les cas qu'il y a faute grave de la victime, rendant ainsi inutile le but de la loi.

Il n'est pas possible de soutenir, pour justifier l'exception de la faute grave, que l'accident en présence de cette faute ne peut plus s'expliquer par l'idée de risque nouveau, mais par la faute de la victime, que l'accident dans les mêmes circonstances aurait pu aussi bien être l'effet de la rencontre du piéton avec une voiture ordinaire ; car l'idée de risques doit toujours être vraie et ne doit-on pas dire que si l'automobile n'avait pas circulé l'accident ne serait pas arrivé ?

Le projet de la Société d'études législatives ne nous semble pas donner satisfaction aux divers problèmes posés par les accidents d'automobiles. M. le Professeur Thaller, dont nul ne saurait contester l'autorité, jugeait ainsi le projet lors de sa discussion : « Ce qui fait un certain tort à la proposition, c'est d'avoir ins-

crit au frontispice de la loi une disposition qui peut passer pour regrettable, c'est-à-dire le principe de la responsabilité à tout événement et en tout état de cause du propriétaire d'automobile, alors même qu'il serait démontré, en fait, qu'il n'y a eu aucune faute de sa part ou de sa machine et sans faire de distinction pour le cas fortuit ou de force majeure. C'est tout à fait excessif..... cette disposition est arbitraire » (1). Le système du risque aurait l'avantage de simplifier les choses, mais il a le tort de ne pas tenir compte des divers éléments dont les événements sont la résultante ; il ne voit que ce qui tombe sous les sens sans rechercher s'il n'existe pas une cause plus lointaine, et seule véritable, de l'accident. « Il ne tend à rien moins qu'à faire de la seule utilisation d'une voiture automobile une sorte d'infraction préjudicielle à la loi civile » (2). Or, rien ne justifie un tel régime.

§ 2. — Le fonds de garantie.

Le fonds de garantie est le complément indispensable du projet. Nous ne voulons pas chercher à savoir si la surcharge occasionnée aux chauffeurs par l'alimentation de ce fonds serait considérable ou non, car si l'obligation nouvelle est légitime il est inutile de la discuter. Mais malgré ce, il nous est impossible de l'accepter dans ses conséquences et son principe.

On a dit, et avec raison, que les automobilistes

(1) *Bulletin Soc. ét. lég.*, 1907. Discussion, p. 391.
(2) Josserand. *L'Automobile et le Droit*, p. 3.

seraient plus que jamais portés à fuir; en effet, ils se diront que leur fuite ne nuira pas à la victime puisqu'elle est assurée de recevoir une indemnité du fonds de garantie; et pour eux ils s'éviteront les ennuis qui dérivent toujours d'un procès, même fut-on sûr de le gagner. Mais, dit M. Colin, le système du risque développera la pratique de l'assurance et alors l'automobiliste à l'abri d'un préjudice personnel n'aura aucun intérêt à fuir; sans doute, mais il ne faut pas oublier que les Compagnies ne se font pas faute de résilier les polices lorsque l'assuré est un client trop onéreux ; la crainte de voir la police résiliée, s'il se fait connaître, incitera donc l'automobiliste à s'enfuir.

La victime de son côté aura tout avantage à ce que l'accident soit anonyme. Si elle a pu reconnaître l'automobiliste ou prendre son numéro c'est contre lui qu'elle aura à plaider, mais elle ne sera pas sûre d'obtenir les dommages-intérêts qu'elle réclame, car avant de se laisser condamner l'automobiliste tâchera de se disculper et peut-être arrivera-t-il à prouver qu'elle a commis une faute grave qui la privera de toute indemnité. Si au contraire l'automobiliste redouble de vitesse il lui rendra service, car elle s'adressera au fonds de garantie, de sorte qu'elle recevra l'indemnité à laquelle elle n'a pas droit, aucun témoin gênant ne venant faire connaître ses torts. Ou bien encore la victime fermera les yeux si l'automobiliste s'arrête afin de rendre l'accident anonyme, à moins qu'après entente entre tous les deux on déclare l'accident anonyme.

Voilà les conséquences réelles du projet, quoiqu'elles paraissent paradoxales. Et d'autre part à quoi sert d'instituer le délit de fuite, si d'un autre côté on fait tout son possible pour l'encourager? Dire que la fuite risquerait de valoir de la prison au chauffeur c'est ignorer les procédés faciles qui permettent d'éviter la condamnation.

La Société d'études législatives s'est inspirée de la loi de 1898 qui institue un fonds de garantie pour payer les rentes dues à l'ouvrier lorsqu'elles ne sont pas régulièrement acquittées par le patron ou sa Compagnie d'assurances. Mais, quoiqu'en dise M. Colin, il n'y a aucune analogie possible entre ce fonds et celui du projet de la Société, pour ce qui concerne les accidents anonymes tout au moins. La Caisse de garantie de la loi de 1898 fonctionne pour parer à l'insolvabilité du patron ou des Compagnies d'assurance et non pour remplacer un répondant qu'on ne connaîtrait pas, son rôle est subsidiaire, elle n'intervient qu'après la mise en cause du patron ou de son assurance. Tout au contraire la victime d'un accident anonyme s'adressera directement au fonds de garantie puisque l'auteur de l'accident sera inconnu; le fonds de garantie serait alors l'assureur direct de tous les accidents d'automobile dont on n'aurait pas pu retrouver les auteurs.

De ces différences entre les deux fonds de garantie il est facile de déduire les graves inconvénients qui découleraient du fonctionnement de la conception de la Société d'études législatives. La Caisse nationale

des retraites, chargée du service du fonds de garantie, paie en toute sécurité l'indemnité ou la rente que lui réclame l'ouvrier sinistré, car les difficultés qui pouvaient se présenter ont été solutionnées par le Tribunal après avoir entendu le pour et le contre présentés par les deux adversaires. Lorsqu'il s'agira, au contraire, d'un individu qui se dira victime d'une automobile, il n'y aura aucun contrôle, l'adversaire n'existant pas la victime aura beau jeu pour soutenir ses prétentions, quelles garanties aura-t-on de leur sérieux, de leur bien fondé ? Si l'on exige que le droit de la victime soit reconnu par le Tribunal, la contradiction n'existera pas davantage, on se trouvera en présence d'un jugement par défaut pour lequel l'opposition ne sera pas possible. Et on ne peut pas soutenir que le représentant de la Caisse remplacera l'automobiliste, car il ne possèdera pas les éléments de contradiction qu'aurait à sa disposition le chauffeur qui a assisté à l'accident. Il est vrai que le projet exige de la victime une déclaration de l'accident au maire qui procèdera à une enquête sommaire, si celà est possible. Il se passera quelque chose d'analogue à l'enquête après accident du travail. Nous ne croyons pas que cette disposition du projet soit suffisante pour constituer nu fondement sérieux du droit de l'accidenté ; l'enquête après accident d'automobile ne présentera pas les garanties de celle qui a lieu après accident du travail, la loi de 1898 confie pleins pouvoirs au juge de paix, membre de l'ordre judiciaire, qui doit offrir des garanties de capacité et d'impartialité qu'un maire, person-

nage administratif et politique ne présentera pas. Mais à supposer qu'on amende le projet et que l'enquête sommaire soit confiée au juge de paix, elle aura les mêmes défauts que la reconnaissance en justice du droit de la victime ou prétendue telle, elle n'aura pas lieu contradictoirement comme celle après accident du travail, aucune mise au point des dires de la victime ne sera possible, tandis qu'il sera facile à celle-ci de trouver des témoins complaisants.

Tous les inconvénients du fonds de garantie ne se retrouvent plus en cas d'insolvabilité de l'automobiliste ; la situation est identique à celle d'un industriel insolvable ; l'accidenté s'adressera d'abord à l'automobiliste, et ce n'est que s'il est dans l'impossibilité de toucher son indemnité qu'il s'adressera au fonds de garantie.

Mais même réduit au cas de l'insolvabilité, le fonds de garantie ne nous paraît pas acceptable. On établit, en effet, comme une solidarité entre tous les automobilistes, puisque le fonds de garantie serait alimenté par eux seuls.

Or, sur quoi fonde-t-on cette solidarité ? Sur la possession d'une voiture actionnée par un moteur inanimé ? La possession d'objets ayant des caractères communs suffit-elle pour rendre solidaires des personnes absolument étrangères les unes aux autres et qui ne se connaissent même pas ? D'ailleurs pourquoi favoriser les victimes d'accident d'automobile ? On ne voit pas pour quelles raisons on n'étendrait pas les mêmes avantages à toutes les victimes d'accidents

survenus dans d'autres circonstances et dont l'auteur serait demeuré inconnu, en quoi les victimes d'accidents d'auto sont-elles plus intéressantes que les autres? Ne sont-elles pas toutes pareillement à plaindre?

De plus, le fonds de garantie rendrait les automobilistes mutuellement responsables des fautes de ceux peu scrupuleux qui prendraient la fuite. Ceux qui paieraient pour les autres seraient les sages, les prudents, ceux qui ont le sentiment du devoir, c'est-à-dire les bons automobilistes; or, quel est le but poursuivi? Atteindre les chauffeurs sans scrupules, les mauvais chauffeurs; sans doute ceux-ci participeront à l'alimentation du fonds, mais les bons chauffeurs verseront également leur part, de sorte que les frasques des uns seront supportées par ceux dont la conduite devrait être prise pour modèle. Prétendre que cette situation fâcheuse amènera les automobilistes à se surveiller eux-mêmes afin de l'améliorer semble présomptueux, car outre qu'il paraît à peu près impossible que les chauffeurs aient des moyens d'action les uns contre les autres, l'usage du faux numéro ou du numéro illisible rendrait vaine toute mesure.

Le remède que nous propose la Société d'études législatives pour parer aux inconvénients de l'insolvabilité et de la fuite ne nous semble pas applicable; partant d'un principe injuste il entrainerait des conséquences contraires à l'équité. En ce qui concerne l'insolvabilité des automobilistes les craintes sont empreintes d'exagération. M. Ambroise Colin nous parle

de locomotion somptuaire, de seigneurs de l'automobile et il redoute ensuite l'insolvabilité des chauffeurs? Si parmi eux il y a des insolvables comme partout il ne faut pas oublier que l'automobilisme suppose sinon la richesse, au moins une certaine aisance chez ses adeptes, et partant, il doit se trouver parmi eux moins d'insolvables qu'ailleurs; pourquoi alors prendre seulement contre les automobilistes des mesures contre les risques d'insolvabilité ?

Quant à la fuite et aux accidents anonymes qui en sont la conséquence, nous n'en nions pas les effets déplorables, mais le remède ne consiste pas à atténuer ou à annihiler ces effets, il doit consister à en faire disparaître la cause, c'est-à-dire que l'on doit s'efforcer à rendre la fuite impossible, à empêcher les chauffeurs sans scrupules de se dérober aux responsabilités qu'ils encourent.

Nous disions, avant d'entreprendre l'examen du projet de la Société d'études législatives, que l'idée de risques ne pouvait se substituer à l'idée de faute que lorsqu'on se trouvait en présence de circonstances anormales plaçant la victime d'un accident dans une situation dangereuse et lui rendant trop souvent impossible la preuve de la faute de l'auteur de l'accident. Se trouve-t-on dans une telle situation lorsqu'il s'agit des accidents d'automobiles ? Nous ne le croyons pas; nous pensons avoir établi que les tiers ne sont pas en contact avec un danger exorbitant, que la situation que leur a créé l'introduction d'un nouveau mode de

locomotion ne saurait justifier une refonte complète de la responsabilité. Le projet contient une part de vérité; il est exact, dans une certaine limite, que la victime ne peut pas prouver la faute de l'automobiliste, en ce sens sa situation peut être désavantageuse, mais nous ne pensons pas que cela suffise à motiver la réforme proposée et nous estimons, comme nous le démontrerons plus loin, que la solution de cette question se trouve ailleurs.

CHAPITRE III

LES AUTRES PROJETS DE LOI

§ 1. — Proposition de loi de MM. Besnard et Dauthie.

Le 5 décembre 1906, deux députés, MM. Besnard et Dauthie, avaient déjà eu la même idée que la Société d'études législatives, mais lui avaient donné une autre forme. Ils déposaient à la Chambre des députés une proposition de loi ainsi conçue : « Le propriétaire d'une voiture automobile est, dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime ». Cette disposition devait être ajoutée à l'article 1386, ils la présentaient comme application d'un principe déjà consacré par le Code civil.

On ne saurait admettre que la proposition de loi soit présentée comme une conséquence de l'art. 1386 et en forme un nouveau paragraphe. D'après cet article, la personne qui a souffert de l'écroulement d'une construction et qui demande réparation n'a qu'à prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction sans être tenue de démontrer, à part cela, que le pro-

priétaire est en faute. Celui-ci, cette preuve une fois faite, ne peut pas éviter la condamnation, mais il ne sera tenu de réparer que dans les deux cas prévus au texte, on ne peut pas le déclarer responsable de plein droit de la ruine de sa maison survenue à la suite de n'importe quelle autre circonstance.

Au contraire, d'après la propositien de loi, il serait responsable dans tous les cas sans que la victime soit obligée d'établir une faute à sa charge, pas même le défaut d'entretien ou le vice de construction. Est-ce respecter le sens de l'art. 1386 ? Déclarer l'automobiliste responsable dans tous les cas sans preuve d'une faute c'est violer manifestement le sens de cet article ; car un accident d'auto n'a, la plupart du temps, aucun rapport avec le défaut d'entretien et le vice de construction, tout au plus pourrait-on concevoir que par analogie on déclare l'automobiliste responsable pour défaut d'entretien (le décret de 1899 et la jurisprudence le font déjà) et pour vice de construction. Ainsi limitée, l'innovation serait à sa place à la suite de l'art. 1386.

Enfin, se séparant de toute la théorie de la responsabilité, la proposition de loi n'admet comme cause d'exonération de l'automobiliste que la faute lourde de la victime, mais qu'est-ce que la faute lourde sinon le dol, l'acte intentionnel ? Faudrait-il dire que seul le suicide ou la tentative de suicide de la victime devrait décharger l'automobiliste de toute responsabilité ? Une telle conception a paru tellement rigoureuse que la Société d'études législatives elle-même

s'est arrêtée à la faute grave, expression plus élastique, comme le déclare M. Massigli.

§ 2. — Proposition de loi de M. Messimy.

Sous forme d'amendement au budget de 1908, M. Messimy et plusieurs de ses collègues présentaient certaines dispositions relatives à la réglementation des automobiles et à la responsabilité pénale et civile des automobilistes.

En ce qui concerne la responsabilité civile on voudrait constituer une Caisse alimentée par un droit fixe de 8 fr. par cheval perçu lors de la remise du récépissé de la déclaration de mise en circulation, sauf les réductions à consentir dans certains cas et les dispenses à accorder à certaines personnes et administrations. Cette Caisse serait de secours et départementale, elle servirait non à indemniser, mais à venir en aide aux victimes d'accidents ou de dommages causés par les automobilistes inconnus ; elle serait administrée par le Préfet et les secours accordés par lui sur l'avis de la Commission départementale.

La Caisse de secours et le fonds de garantie diffèrent donc totalement, tandis que l'une tend à secourir les victimes, l'autre cherche à les indemniser, l'une amoindrit la perte subie, l'autres la fait disparaître.

Quoique les deux buts poursuivis diffèrent, certains arguments que nous avons fait valoir à propos du fonds de garantie subsistent à l'encontre de la Caisse

de secours ; on établit encore une solidarité entre tous les automobilistes basée sur un trait commun, la possession d'une automobile, tous les chauffeurs devront endosser les conséquences des fautes de quelques uns. Bien que les charges naissant de la Caisse soient moins lourdes que celles découlant du fonds de garantie nous ne saurions admettre une solidarité fondée sur de telles bases.

La Caisse de secours serait également, quoique dans une moins grande mesure, une prime à la fuite, puisque l'automobiliste pourrait se dire qu'il ne fait pas grand mal à la victime, la Caisse devant lui donner un secours.

Mais de nouveaux inconvénients se révèlent. S'agissant de secours et non d'indemnités il ne pouvait pas être question de donner compétence aux tribunaux ; aussi sont-ce le Préfet et la Commission départementale auxquels le projet donne pleins pouvoirs. Mais si les tribunaux présentent des garanties d'impartialité il n'en va pas de même des Préfets et des Conseillers Généraux dont l'indépendance est limitée par les influences politiques et les intrigues locales ; il est permis de douter que les secours aillent à tous ceux qui en auraient besoin.

Chaque département aurait sa Caisse alimentée par les automobilistes résidant sur son territoire. De cette organisation vont naître deux injustices. Il s'en faut de beaucoup que tous les départements possèdent le même nombre de voitures, de sorte que l'on aura des Caisses riches et des Caisses pauvres et que

pour les victimes il y aura avantage à être écrasé ou à subir un dommage matériel dans un département plutôt que dans tel autre. Les habitants de la Lozère, qui comptait en 1906 (dernière statistique parue) 13 véhicules, ne sont-ils pas aussi intéressants que ceux de la Seine avec ses 5,058 automobiles ?

Mais ce n'est pas tout. Les départements les plus pauvres en automobiles sont aussi parmi les plus riches en beautés naturelles, de sorte qu'à la belle saison ils sont envahis par les automobilistes des autres contrées ; la Caisse de ces départements pauvres sera donc obligée de payer les fautes des automobilistes étrangers anonymes, elle n'était déjà pas si brillante, quelle situation précaire ne va-t-on pas faire aux victimes.

Il y aurait un remède, ce serait de constituer une Caisse unique dans laquelle puiseraient les autorités départementales ; mais alors, prenant dans la bourse commune, à quel pillage n'arriverait-on pas, il est si facile de faire des largesses avec l'argent des autres.

§ 3. — Proposition de loi de M. Besnard.

Abandonnant le terrain du Droit civil qu'il avait abordé avec son collègue M. Dauthie, M. Besnard propose de modifier l'article 59 (C. Pr. civ.) en y ajoutant un nouveau paragraphe ainsi conçu : « Toute action résultant de la responsabilité civile d'un conducteur ou propriétaire d'automobile à raison d'un accident causé par le véhicule qu'il conduit ou qui lui appar-

tient, sera portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident ».

C'est l'abandon du vieux principe qui régit les actions en matière personnelle : *actor sequitur forum rei ;* la proposition maintient bien la compétence du tribunal du domicile du défendeur, mais en pratique le demandeur assignerait devant tout autre tribunal. Les automobilistes en effet se déplaçant facilement à de grandes distances sont fréquemment en dehors des limites du ressort de leur tribunal, de sorte qu'il n'est pas rare que les accidents qu'ils provoquent aient lieu loin de chez eux ; au contraire les individus qu'ils atteignent dans leur personne ou dans leurs biens, ne jouissant pas des mêmes facilités de transport, sont presque toujours dans le ressort du tribunal de leur domicile, à moins qu'il ne s'agisse d'une affaire de la compétence des juges de paix, auquel cas il est très possible que l'accident ne se produise pas dans leur canton, mais se sera dans un canton voisin, tout proche du leur. Ayant la faculté d'assigner devant le tribunal de son domicile, ou tout au moins devant un tribunal tout proche, la victime se garderait bien d'aller devant le tribunal du défendeur pour éviter toutes sortes d'ennuis et de frais.

Il est à craindre que la victime n'abuse de la situation favorable qui lui est faite et n'intente des procès à la légère, occasionnant ainsi des frais et des déplacements inutiles à l'automobiliste ; c'est pourquoi la proposition ne nous paraît pas acceptable. D'autre

part n'est-il pas équitable que le dérangement soit pour le demandeur ? La victime vient par sa demande déranger le cours des choses, elle détourne l'automobiliste de ses occupations ordinaires ; n'est-ce pas à celui qui demande quelque chose de se déplacer ? Celui qui prend l'initiative d'agir ne doit-il pas supporter les charges de son action plutôt que celui qui reste passif ?

TITRE II

La responsabilité pénale.

§ 1. — Le projet de loi du 12 Mars 1908.

La réforme de la responsabilité civile des automobilistes donnera satisfaction aux personnes victimes d'accidents, aux intérêts privés ; mais le Droit civil seul doit-il voir son domaine modifié ? Le ministère public, défenseur des intérêts de la collectivité est-il suffisamment armé contre les chauffeurs oublieux de leurs devoirs ? On a pensé que si les pouvoirs du juge étaient renforcés, s'il lui était permis d'atteindre plus durement et plus sûrement les automobilistes délinquants, peut être les autres usagers de la route y trouveraient profit, que la route elle même verrait plus de tranquillité et de sécurité.

C'est pourquoi le Ministre des Travaux publics, M. Barthou, a déposé un projet de loi le 12 Mars 1908 ayant pour but l'institution d'une pénalité spéciale — l'interdiction du droit de conduire, — l'augmentation du nombre des agents chargés de constater les infractions des automobilistes, et la création d'un casier judiciaire automobiliste. Ce projet répond au désir exprimé par la Société protectrice contre les excès de

l'automobilisme qui réclamait la création d'un casier automobiliste et à la proposition de loi que M. Messimy voulait incorporer à la loi de finances de 1908 qui instituait également un casier central automobiliste. La Chambre allait discuter cette proposition quand M. Barthou lui demanda d'ajourner la discussion et promit de déposer un projet de loi, c'est celui que nous allons examiner.

Dans son article 1er le projet de loi s'occupe de l'interdiction du droit de conduire. Cette interdiction offre une grande utilité, car privés du droit de conduire les chauffeurs dangereux ne pourront plus circuler et ne risqueront plus de causer préjudice à autrui, ou s'ils circulent malgré l'interdiction ils encourront de nouvelles peines.

Il ne s'agit plus, comme dans le décret du 10 mars 1899, du retrait du certificat de capacité, mais de l'interdiction du droit de conduire ; il résulte de là que les automobilistes en circulant jouissent d'un droit comme lorsqu'ils vont à pied, l'autorité administrative ne peut plus être compétente, les restrictions à ce droit nécessitées par leur conduite ne peuvent être prononcées que par l'autorité judiciaire ; du moment qu'il est porté atteinte à des droits il ne peut être question que de peine, aussi le projet accorde compétence aux tribunaux répressifs. Le retrait du certificat par le Préfet est facultatif, aussi les protections, les recommandations peuvent souvent empêcher une mesure utile d'être prise ; le chauffeur se trouve continuellement menacé sans être jamais sûr du lendemain ; en

confiant au juge la mission de prononcer l'interdiction de conduire on pense qu'il règnera plus d'équité et d'impartialité.

En somme cette interdiction constitue une pénalité nouvelle d'un genre particulier, créé par les circonstances ; elle rentre dans la catégorie des incapacités ; c'est qu'en effet elle frappera l'automobiliste de déchéance, elle l'empêchera d'exercer ses droits d'une manière analogue à l'interdiction de certains droits civiques, civils et de famille, à la double incapacité de disposer ou de recevoir à titre gratuit, ou comme les incapacités établies par les lois spéciales telles que la perte du droit d'obtenir un permis de chasse ; l'interdiction du droit de conduire privera le chauffeur de la possibilité de circuler, elle le rendra incapable de sortir avec sa machine.

La peine proposée serait facultative puisque nous trouvons dans l'art. 1er que le coupable *pourra* être privé du droit de conduire, le juge serait libre de ne pas la prononcer ou de l'infliger au délinquant.

L'interdiction ne pourrait être encourue qu'au cas où l'automobiliste serait passible d'une peine d'emprisonnement de 3 jours au moins, mais il ne serait pas indispensable qu'il soit condamné à cette peine, l'interdiction seule pourrait être prononcée, il suffirait pour cela que la peine de 3 jours de prison ait pu être infligée ; le juge aurait donc à examiner d'abord si l'automobiliste a encouru cette condamnation à 3 jours de prison au moins, ensuite il serait libre de prononcer l'interdiction du droit de conduire.

Faut-il que l'automobiliste encoure une peine dont le minimum est 3 jours de prison ? S'il en était ainsi l'interdiction ne pourrait jamais être prononcée, car en matière délictuelle le minimum est supérieur à 3 jours de prison et les peines encourues pour contravention ne comportent pas un minimum de 3 jours. Il est évident que tel n'est pas le sens des termes du projet, on a voulu très vraisemblablement dire que l'interdiction pourra être prononcée toutes les fois que le juge aura le pouvoir de condamner à 3 jours ou à plus de 3 jours de prison. En somme toutes les infractions dont peuvent se rendre coupables les automobilistes pourront, soit d'emblée, soit à un moment donné, entraîner l'interdiction du droit de conduire.

Il suit de là que pour des contraventions qui ne font courir aucun danger aux passants on pourra priver l'automobiliste du droit de conduire. En quoi un chauffeur sera-t-il dangereux parce qu'il aura négligé d'arrêter le bruit de son moteur ou qu'il lui aura été dressé contravention pour n'avoir pas le feu vert réglementaire ? Les automobilistes n'ont pas manqué de faire entendre leurs protestations ; leurs doléances ont été entendues, si bien que le projet a été remanié et que l'interdiction ne pourrait plus être prononcée qu'au cas où le chauffeur aurait commis un délit de blessures ou d'homicide par imprudence.

Quand au taux de la peine le projet déclare l'interdiction temporaire, à l'inverse du décret de 1899 qui ne précise pas ce point, de sorte que le Préfet est libre de ne jamais rendre le certificat de capacité.

La durée de l'interdiction serait de 8 jours à 2 mois, et en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal, elle serait de 2 mois à 1 an; le projet étant remanié cette durée seule serait applicable.

Les circonstances atténuantes n'étant possibles que si la loi spéciale le déclare, en présence du silence du projet on ne pourrait pas descendre au-dessous du minimum de durée prévu.

Enfin, pour assurer l'exécution de la condamnation prononcée, l'art. 1 *in fine* prescrit que le condamné devra déposer le certificat de capacité au greffe de la juridiction qui a prononcé la condamnation et que celui-ci y demeurera pendant la durée de l'interdiction. Sur ce point encore les automobilistes ont obtenu une modification, le dépôt pourrait être effectué au greffe de la ville où le chauffeur a élu domicile.

L'article 2 du projet s'occupe des agents ayant pouvoir de dresser procès-verbal aux automobilistes. Actuellement, il faut faire une distinction : s'agit-il d'une contravention à la police du roulage, les agents énumérés dans l'art. 15 de la loi du 30 mai 1851 seront compétents; s'agit-il d'une contravention aux décrets de 1899 et 1901, ceux-ci étant muets sur les personnes pouvant verbaliser seuls pourront le faire les officiers de police judiciaire énumérés dans l'art. 9 du Code d'instruction criminelle. Cette diversité oblige à examiner si l'agent verbalisateur a agi dans les limites de ses pouvoirs. Le projet a pensé qu'il serait bon d'unifier ce point et il propose

de permettre aux autorités contenues dans l'art. 15 de la loi du 30 mai 1851, ainsi qu'aux ingénieurs et contrôleurs des mines, de constater les contraventions.

Les automobilistes se sont écriés contre l'assimilation des agents de cet art. 15 avec les officiers de police judiciaire, et il semble que ce soit avec raison ; quelles garanties de capacité offriraient un douanier ou un employé des poids et mesures pour dresser une contravention dans un domaine étranger aux fonctions auxquelles ils sont préposés ? Ces observations ont été entendues, l'art. 2 a été modifié, il ne vise plus que les ingénieurs et contrôleurs des mines (1).

Le troisième point du projet est relatif à la création d'un casier automobiliste, art. 3 et suivants. Actuellement si le retrait du certificat de capacité était opéré il serait très facile à l'automobiliste contre lequel cette mesure serait prise de détruire les effets qu'elle produirait, il n'aurait pour cela qu'à se présenter devant le Préfet d'un autre département et à lui demander de lui délivrer un certificat, et une fois son aptitude reconnue par le service des mines le Préfet serait obligé de le lui délivrer, rien ne lui permettant de connaître les antécédents du chauffeur. Avec le projet de loi la situation serait la même si l'incapacité prononcée ne laissait pas de traces. C'est à cet inconvénient que remédie le projet.

(1) Ces diverses modifications au projet de loi n'ont pas fait l'objet d'une publication, ou tout au moins s'il en a été fait une elle n'est pas parvenue à notre connaissance ; ces renseignements nous ont été fournis par les communications qui ont été faites aux journaux. V. notamment *Gil Blas* et le *Matin*, 9 avril 1908.

Lorsqu'un automobiliste serait privé du droit de conduire, le jugement ou l'arrêt prononçant l'incapacité serait transcrit à la diligence des greffiers des Cours et Tribunaux sur un bulletin qui devrait être envoyé au Ministère des Travaux publics dans la huitaine à partir du jour où les condamnations seraient devenues définitives. Lorsqu'une personne voudrait obtenir un certificat de capacité elle devrait joindre à la demande adressée au Préfet un extrait du casier automobiliste ; le Préfet pourrait ainsi délivrer le certificat à bon escient. Le projet énonce ensuite les personnes qui peuvent demander un extrait du casier et règle le délai de huitaine en ce qui concerne les décisions par défaut.

§ 2. — Critique du projet de loi.

Si l'interdiction du droit de conduire est un moyen énergique, sensible et efficace de répression il ne faut pas perdre de vue qu'elle a pour but d'empêcher l'automobiliste de menacer par sa conduite la sécurité publique ; aussi estimons-nous que l'on a bien fait de remanier le projet en faisant disparaître la possibilité de l'interdiction pour des contraventions qui ne révèlent aucun danger pour le public, comme par exemple le fait de ne pas avoir un feu vert.

Mais, sous prétexte de corriger une imperfection il ne faut pas tomber dans l'excès contraire ; dire que l'interdiction du droit de conduire ne pourra être prononcée qu'au cas de condamnation pour homicide

ou blessures par imprudence nous semble exagéré. Est-il raisonnable de soutenir qu'un automobiliste ne pourra être considéré comme dangereux que lorsqu'il aura tué ou blessé un passant? Ne peut-on pas trouver dans sa manière de conduire des signes indubitables du danger qu'il présente pour la collectivité? En somme, on attendrait que le chauffeur ait causé un malheur pour lui interdire de conduire sa machine, ne vaudrait-il pas mieux empêcher les accidents au lieu de les attendre pour sévir?

C'est pourquoi nous voudrions qu'aux condamnations prononcées en vertu des art. 319 et 320 du Code pénal, on ajoute les condamnations pour excès de vitesse, mais encore faudrait-il que l'excès de vitesse offre un caractère nettement dangereux et qu'il indique chez le chauffeur une habitude; l'interdiction du droit de conduire ne devrait pouvoir être prononcée qu'au cas de condamnation pour excès de vitesse à 3 jours au moins de prison en cas de récidive ou lorsque les circonstances aggravent la culpabilité du chauffeur (art. 476 du Code pénal), mais dans cette seconde hypothèse il faudrait qu'une condamnation antérieure pour excès de vitesse ne comportant pas 3 jours de prison ait été prononcée, c'est-à-dire qu'il faudrait que la condamnation pouvant entraîner l'interdiction du droit de conduire soit toujours précédée d'une autre condamnation pour la même contravention.

Mais les règles de la récidive en matière de contravention devraient être modifiées; l'automobiliste devrait être déclaré en récidive sans qu'on ait à tenir

compte du ressort du tribunal de simple police, car il est de l'essence de l'automobile de se déplacer facilement et de parcourir de grandes distances, maintenir l'art. 483 du Code pénal serait une dérision, la plus grande partie des automobilistes éviterait l'interdiction du droit de conduire.

L'interdiction a comme corollaire indispensable le casier automobiliste, car sans lui son utilité serait illusoire. Mais si le casier avait sa raison d'être avant la modification du projet de loi, depuis qu'il a été déclaré que l'interdiction ne serait plus encourue qu'au cas de blessures ou homicide par imprudence il n'offre plus aucune utilité; tandis qu'il était indispensable d'avoir un casier spécial pour inscrire les contraventions entraînant l'interdiction du droit de conduire, il n'est pas nécessaire d'en avoir un pour les cas d'application des art. 319 et 320 qui constituent des délits, car si en matière de contravention le casier judiciaire n'existe pas, en revanche lorsqu'il s'agit des délits il fonctionne normalement; l'interdiction de conduire prononcée en même temps qu'une condamnation pour blessures ou homicide par imprudence sera donc portée sur le casier judiciaire; le casier automobiliste ferait double emploi, le projet avec sa modification rendrait par suite sa création inutile.

M. Messimy, dans le projet de loi qu'il voulait incorporer dans la loi de finances, proposait que le casier automobiliste contienne toutes les condamnations encourues devant les tribunaux de simple police et de police correctionnelle, en plus de celles entraînant

le retrait du certificat de capacité. C'était mettre les chauffeurs hors du droit commun, pourquoi les traiter différemment que les autres usagers de la route pour des contraventions à la police du roulage ? Pourquoi à l'occasion des mêmes contraventions les uns seraient-ils dotés d'un casier et les autres ne le seraient-ils pas ? Qu'à l'occasion du danger spécial qu'offrent quelques automobilistes l'on prenne certaines mesures, rien de plus juste, mais il ne faut pas s'écarter de cette hypothèse et faire une loi d'exception qui créerait une injustice.

Pour parer au danger des excès de vitesse tels que nous les avons indiqués il serait nécessaire de maintenir le casier automobiliste. Le ressort du tribunal ne devant plus être pris en considération pour établir la récidive, il serait indispensable afin d'éclairer le juge, que les condamnations pour excès de vitesse soient inscrites sur le casier automobiliste. Ainsi compris ce casier aurait sa raison d'être et présenterait une utilité.

SECTION II

PROJETS DE LOI ÉTRANGERS

Pour justifier l'initiative de la Société d'études législatives, M. Ambroise Colin, à diverses reprises, parmi les arguments invoqués, avait déclaré que le problème soulevé par les accidents d'automobiles avait éveillé l'attention dans les pays où la nouvelle industrie était particulièrement développée, que divers projets de loi étaient à l'étude et que la France, en face de ce mouvement, ne pouvait pas demeurer indifférente. Nous ne voulons pas entrer dans un examen approfondi des diverses propositions de loi étrangères, nous nous contenterons d'esquisser rapidement les traits qui les caractérisent.

§ 1. — Suisse.

Un professeur de Zurich, M. Meili, s'est particulièrement occupé des questions relatives aux accidents d'automobiles, et à la suite des savants ouvrages qu'il a fait paraître (1) il rédigeait un projet de loi.

Comme M. Ambroise Colin, M. Meili part de cette idée que les automobiles constituent un grave danger

(1) Voir *Bulletin de la Soc. ét. lég.*, 1907, p. 603 et suivantes.

pour le public, que le grand nombre des accidents et la difficulté qu'en beaucoup de cas on éprouve à établir la faute de l'automobiliste justifient une législation spéciale, ou plus exactement l'extension de la législation appliquée aux chemins de fer, aux bateaux à vapeur et à la poste. Chez M. Meili nous retrouvons également cette idée que celui qui expose le public à des risques exorbitants doit le garantir contre ces risques, et que l'automobiliste menacé d'être très souvent tenu à réparer les dommages soufferts par la victime deviendra plus prudent.

La justification d'une nouvelle législation ainsi posée, l'automobiliste, ou plus exactement celui qui *détient* une automobile, serait obligé de réparer le dommage qui en résulte pour les personnes et pour les choses, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure ou par la faute *grossière* de la victime ou d'un tiers; par tiers, il faudrait entendre des personnes qui ne soient pas ses préposés. Le dommage causé aux animaux divaguant sans surveillance n'obligerait pas l'automobiliste à réparation s'il lui a été impossible de l'éviter, malgré toute la prudence qu'il a employé. Le projet ne s'applique pas aux personnes et aux choses transportées par l'automobile, sauf si son emploi avait eu lieu moyennant finances ou sur l'ordre ou au service d'une personne responsable. Ainsi l'automobiliste devrait répondre de tous les accidents qui pourraient survenir, mais il pourrait dégager sa responsabilité dans certaines hypothèses.

Les dommages-intérêts en cas de mort ou de blessure d'une personne ne pourraient pas dépasser une certaine limite, à moins que l'automobiliste ne se soit rendu coupable d'un fait punissable ou n'ait pas observé les règlements de police. En cas de faute de l'automobiliste et de faute grossière de la victime il y aurait partage de responsabilité.

Ce système, qui est généralement désigné sous le nom de système de la responsabilité aggravée, se rapproche du projet de loi sur la responsabilité des chemins de fer et des accidents occasionnés par les automobiles, présenté le 15 décembre 1902 par le Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, mais il mérite bien son appellation, car le système du Conseil fédéral consacrait le principe du renversement de la preuve, comme cause d'exonération il ne s'en tenait pas simplement à la faute grossière des tiers et de la victime, mais il admettait toutes les fautes. La Chambre fut saisie d'un amendement du Conseiller national Thélin, accepté par l'Automobile Club de Suisse, d'après lequel l'automobiliste serait réputé responsable à moins qu'il ne justifie avoir pris toutes les précautions voulues. La Chambre vota simplement la partie relative aux chemins de fer et invita le Conseil fédéral à préparer un projet spécial aux automobilistes.

La Société des juristes suisses dans sa session de 1907, tenue à Schaffhouse, a discuté le projet de M. Meili ainsi qu'un contre-projet présenté par M. F. Martin, avocat à Genève ; ce dernier s'inspire du système qui avait été présenté par M. le Conseiller

Thélin qui n'est autre que le renversement de la preuve tel qu'il dérive de l'art. 65 du Code des obligations. L'automobiliste devrait être tenu pour responsable à moins qu'il ne fasse la preuve « qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter un accident ».

Aucun des deux systèmes ne fut accepté par le Congrès, toute décision lui fut rendue inutile à la suite de la déclaration faite par le Conseiller fédéral Brenner qui annonça que le Conseil fédéral, s'étant rallié aux idées de M. Meili, allait présenter à l'Assemblée fédérale un projet inspiré de celui du savant professeur.

§ 2. — Allemagne.

A la suite des protestations que firent entendre contre les automobilistes de nombreuses associations, après que le Congrès des juristes allemands eut reconnu la nécessité d'une législation spéciale, après les vœux votés par les assemblées parlementaires des principaux États confédérés et le projet de résolution voté par le Reichstag le 26 février 1904, M. de Bulow présentait un projet de loi le 1er mars 1906.

D'après l'art. 1 lorsqu'un homme a été tué ou blessé, ou une chose endommagée par une automobile, l'entrepreneur est tenu de réparer le dommage qui en est résulté, à moins que l'accident ait été causé par force majeure ou par la propre faute de la victime.

Il est question de l'entrepreneur et non du propriétaire de l'automobile; c'est qu'il faut faire une distinction entre ces deux termes. Dans le Droit allemand le mot entrepreneur veut dire toute personne pour le compte et aux risques de laquelle a lieu l'exploitation ou l'usage d'une automobile, que ce soit dans un but industriel ou de simple plaisir; est encore considéré comme entrepreneur toute personne qui fait usage de l'automobile d'autrui, prêtée, louée ou dont elle s'est emparée de sa propre autorité.

Le projet de loi, par sa conception et ses dispositions, est analogue à la législation actuelle des accidents de chemins de fer, de mines, telle qu'elle découle de la loi d'Empire du 7 juin 1871.

L'art. 6 apporte des dérogations au principe posé dans l'art. 1er; l'automobiliste n'est pas tenu de réparer si l'automobile sert au transport de la victime ou de la chose endommagée ou si la victime est employée à la manœuvre de la voiture, ou bien encore si l'accident a été causé par une automobile ne pouvant pas dépasser une vitesse déterminée. Car la protection due au public ne peut pas s'étendre aux individus qui exposent volontairement au danger leur personne ou les choses leur appartenant. Quant aux automobiles de faible vitesse, ne marchant pas plus vite que les voitures ordinaires, elles ne nécessitent pas des mesures spéciales.

Cet art. 6 fut très vivement discuté au Reichstag; mais ce qui est plus intéressant, c'est la proposition qui fut faite par divers orateurs de substituer à la

responsabilité individuelle aggravée la responsabilité collective et solidaire avec association de garantie ; l'association se présenterait comme seule responsable vis-à-vis des tiers, mais elle exercerait un recours contre l'auteur de l'accident. La Caisse de l'association remédierait aux inconvénients de la fuite et de l'insolvabilité de l'automobiliste en payant dans tous les cas à la place des chauffeurs.

Le Gouvernement avait songé à cette combinaison, mais il y avait renoncé devant les difficultés d'organisation rationnelle d'une association de garantie ; il aurait été difficile d'établir d'une manière équitable la part de responsabilité de chaque automobiliste, car on n'a aucune base sérieuse ; il faudrait avoir une statistique déterminant les différents types d'automobiles, le danger, en effet, varie avec la force des véhicules. Le Gouvernement, en attendant cette statistique, estimait que, si plus tard il pouvait être question d'établir le système proposé, pour le moment, afin de donner satisfaction à l'opinion, l'adoption de son projet s'imposait. Et pour ne pas retarder le vote de ces dispositions qui devaient satisfaire en partie le public, les partisans de la responsabilité collective se rangèrent à l'avis du Gouvernement.

Le Reichstag ayant été dissous, le projet devint caduc. Mais le Gouvernement a conçu un nouveau projet en 1908 et l'a soumis au Conseil fédéral (Bundesrath) qui a fait certaines objections ; mais, malgré ce, il l'a présenté sans modifications au Reichstag le 5 novembre dernier. Ce projet diffère

sur quelques points du premier; la base de la responsabilité a été quelque peu modifiée; dans l'exposé des motifs les auteurs déclarent que l'extension aux automobiles de la responsabilité illimitée des chemins de fer n'est pas conforme à une rigoureuse exactitude; aussi l'art. 1er, tout en déclarant le propriétaire de l'automobile tenu de réparer le préjudice qui résulte de l'accident que sa machine a causé, l'exonère quand le dommage n'est causé ni par sa faute ni par celle d'une personne qu'il a préposé à la direction de l'automobile ou autorisé à la conduire, ni encore par un vice ou un dérangement dans le fonctionnement. En somme, c'est toujours le renversement de la preuve; mais, tandis qu'auparavant l'automobiliste ne pouvait s'exonérer qu'en démontrant la faute de la victime ou la force majeure, dorénavant il n'aura qu'à prouver qu'il n'a commis aucune faute par lui-même ou ses préposés, ou qu'aucun vice ou dérangement de la machine ne peut être invoqué.

La seconde innovation consiste à limiter l'étendue de la responsabilité des automobilistes, le projet fixe une somme maxima au delà de laquelle les automobilistes ne pourront être condamnés, à moins qu'ils aient commis une faute déjà réprimée par le Code civil et qui mettrait à leur charge une responsabilité illimitée. Quant à l'association de garantie, l'exposé des motifs la repousse pour les raisons déjà invoquées et pour celles que nous avons fait valoir contre le fonds de garantie; il ajoute que le mal auquel on veut remédier a perdu beaucoup de son importance, car si en

1906 le nombre des cas où l'automobiliste n'avait pas été reconnu était égal à 12,4 °/₀ du nombre des accidents, dans le premier quart de 1908 il était réduit à 4,4 °/₀.

Le projet est plus étendu que le premier, il contient des dispositions relatives à la délivrance du permis de conduire et à son retrait qui peut être permanent ou temporaire. Il organise aussi les pénalités pour contraventions aux règlements de police (circulation sans permis, faux numéro, numéro illisible, ordre et sûreté des voies publiques).

La discussion qui a eu lieu au Reichstag a révélé une forte opposition au projet du Gouvernement, on lui a reproché une trop grande modération, aussi n'est-on pas passé au vote ; on la renvoyé à une Commission de vingt membres pour être examiné et voir si l'on ne doit pas lui faire subir des modifications et introduire des amendements parmi ses dispositions.

§ 3. — Autriche.

La Chambre des députés a voté le 26 février 1907 une loi spéciale sur la responsabilité civile des accidents d'automobiles. Elle déclare le conducteur et le propriétaire obligés de réparer le dommage causé, à moins que l'accident ne soit survenu par suite de force majeure, de la faute d'un tiers ou de celle de la victime elle-même. L'accident dû à l'état de l'automobile ou à certaines particularités de son fonctionnement, ou à son refus de fonctionner, n'est pas le résultat de force

majeure. Constitue, au contraire, la force majeure l'épouvante des animaux et leur divagation, pourvu que l'automobiliste prouve qu'il lui a été impossible d'éviter le dommage, malgré toutes les précautions prises. La faute du tiers ne peut pas être invoquée si ce tiers est employé au service de l'automobile. Il doit être tenu compte de la faute de la victime ou du tiers, quoiqu'elle ne soit intervenue que pour partie.

Le propriétaire n'est pas responsable si son automobile au moment de l'accident est conduite par une personne qu'il a autorisée, ou si elle lui a été prise par suite d'un fait illicite; celui qui s'en sert est responsable à sa place.

La loi ne s'applique pas aux personnes et aux choses transportées par l'automobile, à moins qu'il n'y ait eu transport moyennant finances ou qu'il ait eu lieu au service ou sur les ordres d'une personne soumise à responsabilité. Les autos attachées à un service public ou remplissant une tâche dans l'intérêt public restent en dehors de la loi; de même les automobiles qui ne peuvent pas dépasser la vitesse de 25 kilomètres à l'heure.

Il est facile de voir que cette loi s'inspire du projet suisse de M. Meili et du premier projet allemand, c'est une refonte de ces deux projets réunis, il y a même des phrases reproduites textuellement.

§ 4. — Belgique.

MM. les Sénateurs Magnette, P. Hanrez, Fléchet et Keesen ont déposé au Sénat une proposition de loi

comprenant une partie civile et une partie pénale. En ce qui concerne la responsabilité civile elle établit une présomption de faute à la charge du conducteur et déclare le propriétaire ou locataire civilement responsable; mais elle exonère l'auteur de l'accident au cas où il démontrerait l'existence d'une faute de la victime ou d'un événement de force majeure, c'est-à-dire qu'elle consacre le système du renversement de la preuve. Nous sommes donc loin de la conception de la Société d'études législatives. Dans l'exposé des motifs de la proposition (1) M. Magnette repoussait en ces termes la théorie du risque: « Certains voudraient maintenir en toute hypothèse la responsabilité de l'automobiliste, à l'exception du seul cas de faute intentionnelle de la victime. Nous ne pouvons entrer dans cette voie. Il ne paraît pas possible d'accorder, en quelque sorte, une prime à l'imprudence, et s'il convient de rappeler par des dispositions sévères les automobilistes à la sagesse et au respect de la vie humaine, il n'est pas moins utile d'inciter à l'attention et d'habituer à un mode de locomotion essentiellement progressif les piétons et les conducteurs de véhicules autres que les automobiles. Il faut se garder des exagérations qui nuisent aux meilleures causes ».

Le projet belge s'occupe aussi des accidents anonymes et de l'indemnisation des victimes par une Caisse appelée Caisse commune d'assurances; mais ce qui est original c'est la façon dont elle est alimentée; nous retrouvons les cotisations versées par tous les

(1) V. *Bulletin de la Soc. d'ét. lég.*, 1907, p. 310.

automobilistes, mais il est une autre source qui est nouvelle, c'est la moitié de l'indemnité que tout auteur d'accident serait condamné à payer, c'est-à-dire que l'auteur de l'accident serait toujours condamné au double dommage, une partie de celui-ci irait à la victime et l'autre à la Caisse.

Quant à la partie pénale du projet elle est loin de s'inspirer de sentiments bienveillants à l'égard des automobilistes, elle dépasse la mesure. Il suffit d'énumérer les peines qu'elle édicte pour se rendre compte de l'exagération dont elle est empreinte : Tout accident atteignant des personnes ou des choses entraîne de plein droit l'interdiction de conduire ou de détenir un véhicule pendant un an, et pendant trois ans s'il survient une seconde condamnation, au cas d'une troisième condamnation l'interdiction devient définitive et permanente. Les contraventions aux interdictions précédentes sont punies d'une amende de 26 à 3,000 fr. et de 8 jours à 2 ans de prison ou d'une de ces deux peines seulement, en cas de récidive la prison est toujours encourue, et ce qui est plus fort, en cas de deuxième récidive avec mort ou blessure de la victime les tribunaux prononceront la confiscation du véhicule. Enfin, la disposition la plus draconienne est la dernière; sous prétexte d'assurer l'interdiction prononcée, les parents et domestiques de l'automobiliste condamné sont considérés comme personnes interposées ; ce dernier paragraphe est d'une sévérité injustifiée, abusive, si l'automobiliste est dangereux nous comprenons qu'on le mette dans l'impossibilité

de causer des accidents, mais s'il fait conduire par une autre personne où est le danger?

Ce projet de MM. Magnette, Hanrez, Fléchet et Keesen était trop rigoureux et s'inspirait de sentiments insuffisamment impartiaux, aussi la Commission de justice du Sénat lui a fait subir de notables modifications, il l'a presque complètement remanié, ne conservant que quelques points. On est ainsi en présence d'une nouvelle proposition de loi qui a été présentée au Sénat à la suite du rapport de M. le Sénateur Braun, le 9 avril 1908.

Dans son premier paragraphe la nouvelle proposition s'occupe du permis de conduire. Les automobilistes n'auront le droit de circuler que s'ils sont munis d'un permis délivré par l'Administration, s'ils circulent sans l'avoir obtenu ou après qu'il leur a été retiré ils encourront un jour à un mois de prison et une amende de 5 à 500 fr. et l'interdiction facultative d'obtenir un permis pendant trois mois; en cas de récidive le double de ces peines pourra être appliqué.

La proposition belge s'inspire beaucoup du projet français présenté par M. Barthou, elle en reproduit même parfois les termes, mais elle l'aggrave en ce sens qu'elle prononce des pénalités beaucoup plus fortes, tout en diminuant celles de la proposition de M. Magnette et de ses collègues. C'est ainsi qu'elle prévoit le retrait du permis de conduire pour toutes les infractions sans s'inquiéter si elles entraînent au moins trois jours de prison, conformément du reste à la proposition primitive; la peine prévue est la même que

dans notre projet au cas d'infraction quelconque ou de blessures et homicide par imprudence; mais si dans l'espace de 3 ans deux suspensions du droit de conduire ont été prononcées, en cas de nouvelle infraction l'automobiliste peut être privé définitivement du droit de conduire. L'automobiliste est tenu de faire la déclaration de l'accident dans certaines mairies; il doit s'assurer aussi que le conducteur qu'il emploie a obtenu le permis de conduire. Les tribunaux correctionnels seraient seuls compétents pour prononcer les suspensions et interdictions du permis de conduire, les juges de paix auraient compétence pour les autres infractions. Enfin, la proposition laisse subsister la confiscation du véhicule, mais il la rend facultative.

Le paragraphe 2 vise la responsabilité civile, il adopte le système du renversement de la preuve de la première proposition, mais déclare le propriétaire et le conducteur civilement responsables et réglemente d'une façon plus minutieuse la force majeure; n'est pas considéré comme force majeure le bris d'une pièce ou un cas fortuit inhérent à l'emploi de l'automobile. Toutefois, on admet en revanche un nouveau cas d'exonération du propriétaire, c'est lorsqu'il prouve qu'on s'est emparé de sa voiture à son insu, sans sa faute, à la suite d'un acte délictueux, En ce qui concerne l'indemnité la proposition évite le reproche qu'on a fait au projet de la Société d'études législatives de ne pas admettre le forfait; elle déclare, en effet, que l'indemnité ne pourra jamais dépasser

30,000 fr., *même* s'il y a plusieurs victimes de l'accident.

La nouvelle proposition belge fait table rase de la Caisse commune d'assurances, elle abandonne complètement cette conception et la remplace par l'assurance obligatoire du propriétaire d'automobile.

Enfin, le dernier paragraphe a trait au casier automobiliste et est absolument copié sur le projet Barthou, il en est la reproduction littérale.

CONCLUSION

Les divers projets que nous avons examinés, s'ils peuvent paraître excessifs et venir hors de propos, auront tout au moins servi à attirer l'attention sur la question de la reponsabilité des accidents d'automobiles. Lorsque la nouvelle locomotion parut il ne fut pas question, d'emblée, d'instituer une législation spéciale et l'on appliqua les principes généraux de notre droit, ceux-ci à l'usage ont révélé des inconvénients et des défauts. Maintenant que nous avons exposé quel était le droit positif et que nous avons passé en revue les projets et propositions de loi, nous pouvons nous prononcer en connaissance de cause ; ce n'est pas que nous ayons la prétention de détenir la vérité, mais les conclusions auxquelles nous sommes arrivé nous ont paru être celles qui cadraient le mieux avec les nécessités du moment et les principes de justice.

Il ne faut pas médire de notre jurisprudence actuelle, si l'on peut dire qu'elle mérite un reproche ce serait celui d'être trop sévère pour les automobilistes et d'user de trop de magnanimité envers les tiers. Il est inutile de rappeler combien l'art. 14 du décret du 10 mars 1899 est rigoureux pour les

chauffeurs, combien il limite étroitement les règles relatives à la vitesse puisque l'automobiliste est responsable, s'il n'est pas resté maître de sa vitesse, même en marchant à la vitesse réglementaire puisque cet art. 14 lui fait un devoir de s'arrêter si sa voiture peut être une cause d'accident et même de *simple gêne ;* la situation qui lui est faite est, comme nous le disions, d'une très grande sévérité, les autres usagers de la route sont au contraire priviligiés puisqu'aucun texte ne leur impose une telle obligation, la balance n'est pas égale, l'automobiliste est sacrifié au public.

Nous savons également que l'imprudence de la victime ou sa mauvaise volonté ne suffisent pas à exonérer les chauffeurs, nos tribunaux les déclarent responsables alors même que la vitesse de leur voiture est inférieure au maximum réglementaire et qu'ils ont averti les tiers si ceux-ci ne prennent pas eux-mêmes, soit par négligence, soit même de propos délibéré, les précautions nécessaires pour éviter le danger. Ainsi les tiers sont protégés au détriment des automobilistes.

Si les hésitations, l'affolement des piétons que ne justifie pas la conduite de l'automobiliste ne doivent pas entraîner la responsabilité de ce dernier, il a été jugé qu'il ne peut pas en être ainsi quand il s'agit d'enfants dont la nature impressionnable et le raisonnement encore insuffisant peuvent faire craindre à l'automobiliste des mouvements irréfléchis, et pourtant peut-il deviner que les enfants qui passent sur la route vont inconsciemment causer un accident ?

Lorsqu'il s'agit des accidents dont sont victimes les automobilistes les tribunaux s'inspirent de l'idée que l'automobile étant un instrument délicat les chauffeurs sont astreints à une prudence particulière et ils leur refusent une indemnisation intégrale. Ainsi un automobiliste blessé par la rencontre d'une voiture à traction animale qui ne tenait pas sa droite, a commis une imprudence et n'a droit qu'à des dommages-intérêts limités si la lanterne de l'auto, quoique conforme aux règlements, avait pu ne pas être aperçue du voiturier, et les manœuvres faites par l'automobiliste en vue d'éviter l'accident, bien qu'elles aient été nécessitées par les circonstances, limitent les dommages-intérêts qui lui sont dûs si elles ont aggravé l'accident, car la lourdeur et la vitesse de l'automobile ont participé au dommage (Tr. civ. Chartres, 2 mai 1907, *Gaz. Pal.*, 1907-1-594).

La jurisprudence est encore rigoureuse quand elle déclare le propriétaire d'une automobile responsable de l'accident causé par son mécanicien qui a agi par abus de fonction ; rappelons aussi sa responsabilité pénale en matière de contravention au vol, sur la simple lecture d'un numéro il est déclaré responsable de l'amende s'il n'indique pas l'auteur de la contravention.

Quoique cette jurisprudence soit sévère, nous n'avons pas la pensée de la critiquer, car elle nous paraît conforme au droit et à l'équité. Cependant il ne faudrait pas l'exagérer, il faut se garder de déclarer les automobilistes toujours responsables, il ne faut

pas, sous prétexte qu'ils circulent pour leur plaisir, ce qui peut être faux, et que l'automobilisme est un sport de luxe, accorder aux victimes des indemnités excessives. On doit tenir compte des actes de chacun, des fautes des chauffeurs aussi bien que celles de leurs victimes, et dans l'octroi des dommages-intérêts on n'a qu'à envisager le préjudice souffert sans considérer son auteur, le sort des victimes n'est pas rendu plus intéressant par la présence d'un automobiliste, les victimes de toutes espèces d'accidents doivent être traitées de la même manière, la justice doit être une et égale pour tous.

Substituer à l'idée de faute l'idée de risques, même amendée, dans les problèmes que soulèvent les accidents d'automobile, comme le propose la Société d'études législatives, serait traiter les automobilistes autrement que les autres usagers de la route, alors que rien ne motive pour eux l'introduction d'un principe nouveau. C'est pourquoi nous ne pouvons accepter la réforme proposée.

D'ailleurs l'exemple de l'étranger, s'il démontre l'existence d'un besoin de réforme chez les divers peuples, ne peut pas servir d'argument à l'appui du système préconisé par M. Ambroise Colin. Pas un seul projet étranger n'est allé aussi loin que la Société d'études législatives ; nous savons, en effet, que le projet belge, le projet autrichien et le projet allemand ont admis le renversement de la preuve ; le projet suisse du professeur Meili auquel s'est rangé le

Gouvernement est plus rigoureux que les précédents, mais il est encore moins avancé que celui proposé par la Société d'études législatives puisqu'il permet à l'automobiliste de se mettre hors de cause s'il peut invoquer la faute, grossière sans doute, de la victime, mais aussi la force majeure.

Quant à l'institution d'une Caisse entretenue par les automobilistes pour indemniser les victimes, elle est loin de réunir l'unanimité des projets étrangers. Les projets suisse et autrichien n'en parlent pas. En Allemagne elle paraît avoir quelque faveur, mais le Gouvernement n'en est pas partisan, et si de nombreux députés en demandent l'établissement, rien ne prouve qu'ils représentent le sentiment général. En Belgique la Commission sénatoriale n'a pas cru devoir maintenir la partie de la proposition de loi relative à la Caisse d'assurance.

Enfin, certains projets n'étendent pas leurs dispositions à toutes les automobiles; ils exceptent celles qui ne peuvent pas réaliser de grandes vitesses; d'autres projets ne veulent pas que la nouvelle loi fasse peser sur les automobilistes des charges trop lourdes, aussi fixent-ils une somme maximum de dommages-intérêts que les tribunaux ne pourront pas dépasser.

Si nous ne croyons pas devoir nous rallier au projet de la Société d'études législatives, loin de nous toutefois la pensée de soutenir que la situation actuelle donne satisfaction à tous les besoins. Les accidents

d'automobile peuvent dériver de la faute du conducteur, de celle de la victime, du cas fortuit et de la force majeure, ou enfin d'une cause inconnue. La faute de l'automobiliste est hors de discussion ; personne ne conteste qu'elle doit obliger ce dernier à réparer le dommage. Pour nous, nous n'admettons pas que la faute de la victime, le cas fortuit et la force majeure ne déchargent pas l'automobiliste ; mais en ce qui concerne les accidents dont la cause est inconnue, il nous semble qu'une réforme s'impose, et nous pensons que le système du renversement de la preuve donnera pleine satisfaction.

Il est indéniable que les accidents d'automobiles sont souvent entourés de circonstances qui rendent impossible l'établissement des responsabilités ; on ne sait pas comment l'accident est arrivé : c'est la poussière soulevée par le déplacement de la machine qui empêche de voir les diverses phases de l'accident, c'est la rapidité avec laquelle les événements se sont succédés qui ne permet pas de se rendre compte du rôle joué par chacune des parties en présence, ou bien encore l'accident s'est produit en l'absence de tout témoin, et rien ne permet d'avoir des présomptions de fait. Avec le système actuel de l'article 1382, la victime doit faire la preuve de la faute de l'automobiliste ; mais étant dans l'impossibilité de l'établir, elle doit supporter le dommage subi, puisqu'elle ne sera pas indemnisée ; l'automobiliste, au contraire, profite de cette situation.

Le système actuel a pour résultat d'attribuer l'acci-

dent à la victime, pourquoi ne serait-ce pas à l'automobiliste ? Rien ne permet de dire qu'il y a de plus grandes chances pour que la victime soit en faute plutôt que l'automobiliste ; il est plus probable au contraire qu'à cause de la vitesse de l'automobile et de la plus grande difficulté qu'il y a à guider une voiture qu'à se guider soi-même c'est l'automobiliste qui est en faute, un piéton évolue plus aisément qu'une machine, il est plus facile de s'arrêter pour un piéton que pour une machine ; si l'automobile a été en contact avec un animal, une voiture ou une charrette il est logique de présumer que la vitesse a effrayé l'animal ou qu'elle n'a pas permis au véhicule de se garer à temps. Nous avons l'intime conviction que dans la plupart des accidents il y a faute des automobilistes ; l'auto est un instrument d'un maniement si délicat, la moindre fausse manœuvre peut être si dangereuse qu'il ne paraît pas hardi de présumer que la faute doit être du côté de l'automobiliste. Il est certain que dans les accidents à cause connue la faute exclusive de la victime ou la faute commune de la victime et de l'automobiliste rentrent pour une part dans le nombre total des accidents, il doit en être de même pour les accidents à cause inconnue ; ne devrait-on pas alors en tenir compte et ne déclarer l'automobiliste, à la suite du renversement de la preuve, responsable que pour partie ? Sans doute la stricte équité l'exigerait, mais dans quelles limites devrait-on réduire la responsabilité de l'automobiliste ? La fixation de cette proportion serait excessivement

difficile à établir, et considérant que la faute exclusive de l'automobiliste est fort souvent la cause des accidents à cause connue, nous pensons que l'on peut sans inconvénients se prononcer pour le renversement de la preuve sans atténuation. D'ailleurs, le Code civil agit de la même manière quand il pose dans l'art. 1385 la présomption de faute à l'égard de celui qui, propriétaire ou usager, profite des services d'un animal; le Code ne tient pas compte de la participation totale ou partielle de la victime dans l'accident, la présomption de faute à l'égard du propriétaire ou de l'usager est entière.

Grâce au déplacement de la charge de la preuve on pourra remédier à l'un des plus gros inconvénients signalés par la Société d'études législatives : l'impossibilité pour la victime d'obtenir réparation dans un trop grand nombre de cas ; l'accident à cause inconnue ne fera plus peser ses conséquences sur la victime, l'automobiliste sera présumé en faute et puisque, par hypothèse nous supposons que le fait générateur de l'accident n'a pas pu être établi, il ne pourra pas invoquer une cause d'exonération, faute de la victime, cas fortuit ou force majeure, c'est donc lui qui en dernier ressort supportera les conséquences de l'accident puisqu'il devra indemniser la victime.

L'accident à cause inconnue mis à part, dans les autres hypothèses le système du renversement de la preuve sauvegarde les droits des automobilistes, ils ne seront pas sacrifiés puisqu'il leur sera permis de prouver une cause d'exonération. Nous voudrions que

l'on soit plus large, que l'on ne se borne pas uniquement à l'interprétation donnée par la jurisprudence à l'art. 1385, c'est-à-dire que les causes d'exonération ne soient pas uniquement la faute prouvée de la victime, le cas fortuit et la force majeure. Nous voudrions que l'automobiliste puisse dégager sa responsabilité soit en prouvant que l'accident est dû à une faute de la victime, à un cas fortuit ou de force majeure, soit en démontrant qu'il a conduit son automobile avec toute la prudence désirable et qu'il a pris toutes les précautions nécessaires.

Si la jurisprudence n'a pas cru devoir admettre l'exonération du propriétaire de l'animal par la preuve négative de sa non culpabilité, cela ne doit pas influencer notre matière, car les arguments sur lesquels elle s'appuie n'ont plus de valeur ici. On a dit que si le propriétaire de l'animal prétend prouver qu'il n'a commis aucune faute en disant que l'accident est dû à la fougue, à la frayeur de l'animal, choses qu'il ne pouvait pas prévoir, il est dans l'erreur, car c'est être en faute que de conserver un animal que toutes les précautions prises n'empêchent pas d'être nuisible (Marcadé). Cette raison n'a pas de portée quand il s'agit d'automobiles, car il est impossible d'assimiler une machine à un animal, elle n'agit pas par elle-même, elle ne fait qu'obéir à l'impulsion qu'on lui a donné.

De plus, la jurisprudence considère que l'art. 1385 pose une règle absolue, puisque le législateur n'a pas prévu les exceptions de l'art. 1384, qui déclare que

le maître n'est pas responsable quand il démontre qu'il n'a pas pu empêcher le dommage (1). Cet argument de texte ne peut pas être invoqué contre l'automobile, car nous ne sommes lié par aucun texte puisqu'au contraire il s'agit d'en établir un.

Et nous estimons que faire dépendre l'exonération de l'automobiliste de la preuve qu'il n'a commis aucune faute, est conforme à l'idée fondamentale du Code civil qui attache la responsabilité à l'existence d'une faute prouvée ; de plein droit l'automobiliste sera déclaré en faute, mais s'il démontre l'inexistence de cette faute sa responsabilité devra être dégagée, et l'accident et le préjudice devront être déclarés la conséquence d'une faute de la victime, conséquence qu'elle devra supporter.

Cette solution nous semble juste, car il peut arriver qne l'automobiliste puisse prouver qu'il n'a rien à se reprocher, tandis qu'il lui sera impossible d'établir une faute de la victime; si on lui refuse le droit de faire la preuve de sa non-culpabilité il devra supporter les conséquences de l'accident, alors qu'il est indubitable qu'il est demeuré étranger à cet accident. Mais la preuve d'un fait négatif n'est pas toujours commode et nous pensons que si l'automobiliste estime qu'il sera plus facile pour lui d'établir la faute de la victime, le cas fortuit ou la force majeure, il

(1) Voir Aubry et Rau, t. IV, § 448, 4me édit., p. 771. — Demolombe, t. XXXI, p. 654. — Huc, *Commentaire du Code civil*, t. VIII, et la jurisprudence citée en note à la page 27. — Contra Sourdat, t. II, N° 1431. — Colmet de Santerre, *Cours analytique de C. civ.*, t V, N° 366 *bis*. — Laurent, t. XX, N°s 626-629.

doit avoir la possibilité de faire cette preuve. Ainsi comprise la charge de la preuve sauvegardera les droits des tiers victimes d'accidents d'automobile, sans que pour cela les droits des automobilistes soient sacrifiés.

Mais le renversement de la preuve doit-il être considéré comme suffisant? Ne faut-il pas aller plus loin et couper en quelque sorte le mal dans sa racine, ne vaudrait-il pas mieux empêcher les accidents de se produire que de réparer le mal qu'ils ont provoqué?

La plupart du temps les automobilistes contractent une assurance afin de se couvrir contre les risques de responsabilité ; moyennant une prime qui varie avec la force de la machine et la somme garantie, les Compagnies d'assurance se chargent de tous les frais entraînés par les accidents jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle l'automobiliste est assuré, de sorte que lorsqu'un sinistre se produit l'automobiliste se décharge sur sa Compagnie qui traite avec la victime et plaide, s'il y a lieu, au nom de son client.

Les assurances couvrent tous les accidents mis à la charge de l'automobiliste et survenus à la suite d'un fait quelconque, qu'il s'agisse d'une imprudence, d'une négligence ou même d'une faute de l'assuré, exception faite toutefois pour le dol, la faute lourde, inexcusable. Il s'ensuit que, quoiqu'il advienne, l'automobiliste est sûr de ne pas être ennuyé, la police qu'il a contractée le débarrasse de tout souci, peu lui importe de violer les règlements, de marcher à sa fantaisie, au risque de blesser ou de tuer bêtes et

gens; pourquoi s'inquièterait-il ? S'il arrive un accident ce n'est pas lui qui le supportera, son assurance sera là pour donner aux victimes les satisfactions qu'elles réclament; il peut, en toute sécurité, donner libre cours à son bon plaisir, puisque moyennant une prime relativement faible pour les indemnités que l'assurance peut être appelée à payer, il s'évite les tracas et les ennuis.

N'est-il pas vrai de dire que si l'assurance est capable d'entraîner de tels résultats, elle est non seulement immorale, mais encore dangereuse pour le public? Si elle doit accorder la sécurité dans la faute, permettre toutes les incorrections de conduite, ne faut-il pas, dans l'intérêt de tous, prendre des mesures pour remédier à un tel état de choses? C'est en s'inspirant de ces idées que M. Thaller réclamait à la Société d'études législatives une modification aux assurances contre les accidents d'automobile, il voulait que les assurances ne puissent pas produire d'effets lorsqu'il s'agirait de couvrir *la faute grave* du propriétaire ou de son chauffeur. Les assurances ainsi comprises, les automobilistes deviendraient plus prudents puisqu'ils sauraient qu'ils risquent d'être obligés de payer de leurs deniers les dommages-intérêts qui seront dûs à leurs victimes (1).

En somme ce qui est en jeu, c'est la moralité des assurances, est-il moral de permettre de s'assurer contre ses propres fautes? La question qui est ainsi

(1) *Bulletin de la Soc. ét. lég*, 1907 pp. 395 et 396.

soulevée embrasse non seulement les accidents d'automobiles, mais aussi tout le domaine des assurances. Ce n'est pas d'aujourd'hui que ce point a été mis en discussion et que la jurisprudence a déclaré que le sinistre donne lieu à indemnité quand il a été provoqué par une faute de l'assuré; si les assurances ont leurs inconvénients on a estimé que ceux-ci devaient être oubliés en présence des avantages qu'elles présentent (1). Mais si l'on pense que cette manière de voir est critiquable, on n'a qu'à proposer les modifications que l'on juge nécessaires; en tout cas nous sommes en présence d'une question dont la généralité dépasse le cadre de notre étude.

Nous ferons remarquer toutefois qu'il ne serait pas de l'intérêt des tiers de voir le domaine des assurances limité, car devant faire plus souvent directement appel aux automobilistes, ils risquent beaucoup plus d'être exposés à l'insolvabilité de leurs adversaires.

Mais est-il bien vrai de dire que l'assurance entraîne l'imprudence et même la conduite coupable des automobilistes, et qu'il faut, pour remédier à cet état d'esprit, déclarer la non application des assurances en cas de faute grave? Il nous semble que les arguments que l'on fait valoir sont exagérés et qu'en outre il existe des motifs assez puissants pour retenir les automobilistes qui seraient tentés de faire le raisonnement qu'on veut leur prêter.

Les Compagnies ne garantissent pas une somme illi-

(1) Paris, 16 janv. 1851. D. 51-2-99. — Metz, 5 déc. 1871. D. 73-1-97. — Cass. 18 avril 1882. D. 83-1-260.

mitée, elles se chargent d'indemniser les victimes jusqu'à concurrence d'un chiffre déterminé, si les tribunaux condamnent l'automobiliste à des dommages-intérêts supérieurs à ce chiffre, celui-ci pour l'excédent est son propre assureur. Les chauffeurs ont donc à redouter, malgré leur assurance, d'avoir à payer de leur poche une partie des indemnités dues aux tiers. Mais il y a mieux. Il ne faut pas oublier, en effet, que les Compagnies se réservent le droit de résilier les polices si le client les oblige à payer trop souvent des indemnités ; si donc les chauffeurs avaient la mentalité dont nous parlions tout à l'heure, ils seraient sûrs de se voir bientôt sans garantie contre les accidents qu'ils pourraient causer, et leur réputation étant vite établie il leur serait impossible de trouver d'autres Compagnies pour consentir à endosser les risques de leur responsabilité.

Si cette perspective est insuffisante, s'il importe peu à certains chauffeurs de payer des dommages-intérêts, la correctionnelle avec la prison comme conséquence est bien faite pour inspirer de sages réflexions. Il est inutile de venir parler de limitation des assurances, il y aura toujours des automobilistes que n'arrêtera pas l'obligation de payer des indemnités, mais un séjour dans les prisons suffit pour suggérer des craintes salutaires, la répression pénale atteint largement le but auquel on voudrait parvenir avec la limitation des assurances. On oublie peut-être un peu trop le côté pénal de la responsabilité des accidents d'automobiles, cependant son rôle n'est

pas à dédaigner ; on voudrait limiter l'étendue des assurances en les empêchant de couvrir les fautes graves, mais n'y a-t-il pas pour prévenir ces fautes graves deux freins puissants ? Quand pourra-t-on dire qu'elles existent si ce n'est lorsqu'il y aura une personne blessée ou tuée ? Mais les art. 319 et 320 du Code pénal ne prévoient-ils pas justement ces hypothèses ? Quant aux fautes plus légères pour lesquelles l'assurance aurait toujours plein effet, le Code pénal prévoit encore des peines dans les divers articles que nous avons précédemment étudiés.

Il est bon qu'une équitable organisation du système de la responsabilité civile assure la réparation des dommages. Mais ne serait-ce pas une œuvre stérile que se borner à indemniser sans chercher à faire disparaître ou tout au moins à réduire la source des dommages ? Le droit pénal, par son caractère répressif, par son pouvoir d'intimidation, répond à ce second but que l'on voudrait atteindre avec la limitation des assurances ; mais puisque nous n'admettons pas ce point de vue, nous croyons qu'il serait illusoire d'abandonner le côté pénal dans le problème que soulèvent les accidents d'automobiles.

Personne ne se plaindra de l'application de la loi aux chauffeurs sans scrupules qui renversent les bêtes et les gens, qui conduisent leur machine sans souci des règles de la plus élémentaire prudence ; les automobilistes sérieux ne pourront qu'applaudir aux rigueurs dont feront preuve les tribunaux à l'égard

de ceux qu'ils appellent du terme péjoratif de « chauffards » et qui jettent le discrédit sur l'automobilisme. Que les tribunaux n'hésitent pas à appliquer les peines du Code ; elles sont suffisamment intimidantes si elles sont appliquées avec discernement et à propos ; non seulement les juges peuvent disposer de l'amende, qui peut s'élever à 600 fr. en cas d'homicide par imprudence, mais aussi de l'emprisonnement ; si l'on peut soutenir que l'amende est insuffisante pour retenir certains fanatiques, on ne peut pas en dire autant de la prison ; la perspective d'un séjour entre quatre murs n'a rien d'agréable, même pour les plus téméraires, surtout si l'on songe que l'emprisonnement peut aller jusqu'à 2 ans en cas d'homicide par imprudence et qu'il peut être encouru, même pour une contravention de simple police, non seulement en cas de récidive, mais aussi au cas d'infraction simple, en vertu de l'art. 476 du Code pénal. Sur ce point, nous renouvelons les observations que nous avons présentées lors de l'examen de cet article, il ne faut pas que le juge distribue de la prison à tort et à travers ; il faut que sa sévérité soit justifiée par des circonstances suffisamment graves.

La loi du 17 juillet 1908, en instituant le délit de fuite, consacre une nouvelle rigueur à l'encontre des automobilistes, justifiée par la conduite inqualifiable de ceux qui n'hésitent pas à commettre ce que M. Colin appelle, avec raison, une lâcheté. Mais, comme nous le disions précédemment, nous voudrions que pour la peine à infliger on fasse une distinction selon la

gravité de l'infraction au lieu de prononcer une peine applicable à toute espèce d'infractions.

Nous attendons beaucoup du projet déposé par M. Barthou, l'interdiction du droit de conduire sera un moyen puissant pour prévenir les imprudences, la crainte de ne pouvoir plus circuler assagira les automobilistes audacieux, et le casier automobiliste sera un excellent moyen de contrôle de leur conduite. Mais pour cela il ne suffirait pas, nous le rappelons, de retirer le certificat au cas d'homicide ou de blessures par imprudence, mais aussi au cas de deux condamnations pour excès de vitesse comportant l'emprisonnement; le projet ainsi modifié entraînerait en même temps la modification de la partie qui concerne le casier, à celui-ci devraient être inscrites non seulement les condamnations pour blessures et homicide par imprudence, mais encore celles pour excès de vitesse ainsi que l'interdiction du droit de conduire qu'elles entraînent.

Nous voudrions que l'on aggrave la peine applicable à l'automobiliste qui circule sans certificat, actuellement il encourt en vertu de l'art. 471 une amende de 1 à 5 fr., il faudrait s'inspirer du projet belge et punir plus sévèrement ceux qui conduisent une machine dans ces conditions, tout en distinguant le cas de celui qui n'a pas encore obtenu le certificat du cas de celui auquel on l'a retiré. Notre proposition est le complément obligé de l'interdiction du droit de conduire.

Il faudrait aussi ne pas hésiter à prononcer l'interdiction définitive en cas de nombreuses interdictions

temporaires, car celles-ci démontrent que l'automobiliste qui les a encourues ne s'amende pas et continue à être dangereux pour le public ; on pourrait, semble-t-il prononcer l'interdiction définitive après trois interdictions temporaires dans l'année.

Enfin, il faudrait punir sévèrement ceux qui font usage d'un faux numéro ou qui volontairement rendent leur numéro illisible, par exemple en enduisant leur plaque de graisse ou d'huile que la poussière de la route se charge vite de recouvrir ; aujourd'hui, c'est encore l'art. 471 qui est applicable, c'est-à-dire une amende de 1 à 5 fr., c'est insuffisant. De telles pratiques méritent l'amende et même la prison ; il est inadmissible que l'on rejette sur autrui le poids de ses fautes ou que l'on rende l'accident anonyme en plaçant la victime dans l'impossibilité de lire le numéro (1).

Le droit civil et le droit pénal ne constituent pas le seul côté du problème, le point de vue réglementaire doit aussi être envisagé, car il forme le complément indispensable des questions que nous avions étudiées.

Nous parlions tout à l'heure d'une peine à édicter contre les usurpateurs de numéros, mais tout en maintenant ce que nous disions, nous pensons qu'il serait utile d'entraver les usurpations. M. Messimy proposait de faire estampiller chaque année les plaques et de les faire plomber sur le châssis ; nous ne croyons

(1) M Messimy, dans sa proposition de loi, parle d'une amende de 50 à 200 fr. et d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois, les deux peines ne pouvant être prononcées séparément. C'est aller trop loin.

pas ce moyen efficace, car une fois sa plaque plombée et estampillée rien n'empêchera l'automobiliste de maquiller son numéro à l'aide de quelques habiles coups de pinceau. Ce ne sont pas également les prescriptions nouvelles de l'arrêté ministériel du 12 mars 1908 qui peuvent faire disparaître la pratique du faux numéro ; l'art. 1er dispose que : « Chacune des plaques pourra être constituée par une surface plane faisant partie intégrante du châssis ou de la carrosserie et sur laquelle le numéro sera peint à demeure. A défaut de cette disposition, le numéro sera peint à demeure sur une plaque métallique rigide invariablement rivée au châssis ou à la carrosserie ». Sans doute on ne pourra plus changer de plaque à volonté, mais il sera toujours facile de maquiller le numéro comme on le ferait avec le système proposé par M. Messimy.

M. Quentin Bauchart, conseiller municipal de Paris, a déposé un vœu au Conseil Général de la Seine qui nous paraît contenir la solution de la difficulté, il demande que les plaques portant les numéros soient exclusivement fournies par l'État, comme cela existe déjà dans certains pays, en Belgique notamment (1). Ce serait quelque chose d'analogue à la plaque des bicyclettes, un modèle spécial et unique serait choisi par le Gouvernement qui livrerait les exemplaires avec leur numéro inscrit à l'aide d'un procédé spécial, de telle sorte que l'imitation serait très difficile, sinon impossible. Cet ensemble de mesures

(1) Voir le *de Dion-Bouton* du 6 mars 1909.

viendrait singulièrement restreindre le nombre des accidents anonymes, et par là on donnerait satisfaction aux desiderata que la Société d'études législatives voudrait solutionner d'une façon qui nous a paru inacceptable.

Convaincu que la vitesse est la cause principale des accidents d'automobiles, nous n'avons pas hésité à demander qu'elle soit réprimée sévèrement lorsqu'il s'est agi de l'interdiction du droit de conduire et du casier automobiliste. Mais cette rigueur appelle d'autre part une atténuation ; il faudrait que le maximum de vitesse permis soit porté à 60 kilomètres à l'heure en rase campagne ; si au début de l'automobilisme le chiffre de 30 kilomètres a pu se justifier, les perfectionnements successifs qui ont été effectués ont rendu possible de plus grandes vitesses en même temps que les machines devenaient plus obéissantes, moins dangereuses et pouvaient être arrêtées plus facilement. Aujourd'hui le chiffre de 30 kilomètres ne répond plus aux conditions actuelles, et d'ailleurs ce qui corrobore cette façon de penser c'est que les règlements autrichiens et italiens plus récents que les nôtres fixent la vitesse maxima à 45 et 40 kilomètres à l'heure. Cette plus grande marge donnée aux automobilistes laisserait subsister le maximum permis dans les agglomérations et ne toucherait pas au fameux article 14 si rigoureux du décret de 1899.

Une des plus utiles et des plus importantes réformes qui s'imposent c'est l'élaboration d'un code de la route, c'est-à-dire d'un règlement fixant les droits

et les devoirs de chacun. Nous avons vu au passage quels usages on fait de nos voies de communication, des abus se sont donné carrière, il est temps de les réprimer ; si les automobilistes ont sur la conscience un certain nombre d'accidents, ceux qui se plaignent des automobiles ont aussi leur part dans les dommages commis. La loi qui régit la police du roulage date de 1851, c'est-à-dire d'un temps bien différent du nôtre, c'était l'époque où les routes venaient de tomber dans le marasme à la suite de l'invention des chemins de fer, aussi est-il compréhensible qu'elle ait besoin d'un rajeunissement qui établisse d'une façon précise la conduite à tenir par tous ceux qui sont appelés à se servir de nos voies de communication (1). La place de chacun étant fixée et la route étant rendue à sa destination normale, on n'aura plus à craindre l'encombrement et le flottement qui existent aujourd'hui ; la cause de beaucoup d'accidents ayant disparu, l'on n'aura plus à regretter aussi souvent des dommages préjudiciables aussi bien aux tiers qu'aux automobilistes.

Toutes ces réformes sont inutiles si leur application doit rester lettre morte ; peu importe que l'on s'évertue à forger des lois et des décrets s'ils ne doivent pas être appliqués ; les principes ne valent que

(1) Les journaux ont publié dans le courant du mois de mars dernier une note faisant savoir que M. Barthou, Ministre des Travaux publics, venait de saisir ses collègues de l'Intérieur et de la Justice de la constitution d'une Commission où seraient représentés l'A. C. F. et le T. C. F., chargée d'établir les bases d'un code de la route approprié aux conditions nouvelles de la locomotion.

par l'usage que l'on en fait, aussi il est de toute nécessité que le pouvoir tienne la main à l'exécution des réformes qui seront décidées.

Il faudra s'assurer que l'automobiliste auquel on a interdit de conduire, ne circule pas malgré cette interdiction ; de même il faudra contrôler si toutes les personnes qui roulent en automobile possèdent leur certificat de capacité ; il sera également nécessaire de se rendre compte si le numéro d'identité de la voiture est celui qui lui a été attribué par le Service des mines. Une surveillance active permettra de vérifier tous ces points. Il est indispensable que l'administration change ses habitudes actuelles, car nous savons de source sûre que le certificat de capacité et le récépissé de déclaration n'est presque jamais, pour ne pas dire jamais, demandé aux chauffeurs.

Si les règles actuelles étaient respectées on pourrait obtenir un résultat qui ne serait pas à dédaigner ; non seulement elles sont violées, mais encore l'administration ne veille pas à leur application. M Hennequin citait à la Société d'études législatives des chiffres établis par lui et publiés dans les Comptes généraux de l'Administration de la justice criminelle (1), de 1877 à 1880 il avait relevé une moyenne annuelle de 86,651 contraventions à la police du roulage, en 1905 alors que la circulation avait augmenté d'une façon considérable on ne relevait plus que 72,481 contraventions, et cependant le nombre de

(1) V. *Bulletin de la Soc. ét. lég.*, 1907, p. 409.

charrettes et voitures hippomobiles n'avait pas diminué, le nombre de contraventions aurait donc dû au moins rester égal à celui de 1880.

Ces chiffres sont la preuve évidente que la police des routes n'est pas sérieusement faite. Maintenant que la circulation est devenue plus active il est de toute nécessité que les lois et règlements soient observés ; sans doute le laisser aller qui régnait jusqu'à présent ne pourra pas exister, mais de quoi pourra-t-on se plaindre ? Il ne s'agira que d'imposer à chacun l'accomplissement de ses devoirs afin que les droits d'autrui soient respectés (1).

En présence du nouveau mode de locomotion il ne faut se laisser dominer ni par des impressions plus ou moins conformes à la réalité, ni par le parti pris ; avant de réclamer une législation spéciale il faut se rendre compte si l'automobilisme, toutes proportions gardées, est plus dangereux que les véhicules que l'on est habitué à voir circuler. Mais l'esprit humain est ainsi fait que toute innovation l'étonne et lui inspire de la crainte, nous nous complaisons dans notre routine journalière et toute invention qui vient déranger nos habitudes nous semble présomptueuse ou dangereuse. Est-il utile de rappeler la réprobation générale que souleva l'apparition des chemins de fer ? Quels préjugés n'existaient pas contre eux ? Thiers ne les traitait-il pas de joujoux malfaisants ?

(1) V. un article paru dans *Le Journal*, du 20 février 1909 sur le *Code de la route*. par L. Baudry de Saunier.

Arago déclarait en 1836 qu'on ne pourrait pas respirer dans les tunnels et qu'à la rencontre de deux trains l'air violemment comprimé les rejetterait hors des rails, les paysans craignaient que les fumées trop abondantes ne fussent cause de pluie et les Conseils municipaux redoutant de l'excès de la houille la maladie des pommes de terre, demandaient l'éloignement des voies ferrées. Que n'a-t-on pas dit plus récemment contre la bicyclette et cependant aujourd'hui, personne, depuis le touriste jusqu'au modeste ouvrier qui se sert de l'utile machine pour se rendre à son travail, ne songe à médire d'elle.

Il est certain qu'il faut une accoutumance, il faut que les usagers de la route fassent leur éducation, mais en présence des statistiques n'est-on pas en droit de dire qu'à présent le premier moment de surprise est passé? Les dangers qui pouvaient être réels au début disparaissent grâce aux nombreux perfectionnements dont les ingénieurs ont doté l'automobilisme. Rien ne nécessite le bouleversement de notre droit par un principe nouveau ; les règles qui existent, modifiées dans le sens indiqué et intelligemment appliquées, suffiront largement à assurer la solution des problèmes de responsabilité civile et pénale des accidents d'automobiles. Le droit civil, le droit pénal et les règlements ayant été rectifiés, les imperfections qui s'étaient révélées dans notre législation disparaîtront pour permettre une plus équitable indemnisation des victimes, en même temps que de sages mesures préventives enrayeront le nombre des accidents.

Il faut que toutes les personnes appelées à faire usage de nos nombreuses voies publiques soient dorénavant pénétrées de leurs droits, des devoirs qui leur incombent et qu'elles montrent une bonne volonté réciproque. En tout cas, l'autorité judiciaire et les pouvoirs publics, mieux armés, pourront assurer plus facilement l'ordre et l'harmonie sur nos routes et donner une plus large satisfaction aux principes d'équité.

Vu : *Le Doyen*,
VIGIÉ.

Montpellier, le 24 mai 1909.

Vu : *Le Président de la Thèse*,
J. CHARMONT.

Montpellier, le 24 mai 1909.

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 27 mai 1909.
Le Recteur,
ANT. BENOIST.

BIBLIOGRAPHIE

Arnette (Lucien). — La responsabilité des propriétaires d'automobiles et autres véhicules. — Thèse, Paris, 1908.

Aubin (G). — L'automobile devant les Chambres et devant l'opinion.

Colin (Ambroise). — Rapport sur la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles *(Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, p. 273).

Colin (Ambroise). — L'accident d'automobile et la loi *(Revue politique et parlementaire*, 1908, 1er trimestre, p. 120).

Dupuich (P). — Les accidents d'automobile, peines et responsabilité *(Le Droit*, décembre 1907).

Dupuich (P). — L'accident d'automobile et la loi *(Revue politique et parlementaire*, février 1908, p. 309).

Haber (Paul). — L'automobile devant la loi. — Thèse, Paris, 1903.

Hugueney. — Quelques documents récents concernant la réglementation des accidents d'automobile dans les pays de langue allemande *(Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, p. 603).

Imbrecq (G). — Les excès de vitesse en automobile et leur répression.

Imbrecq (G). — L'automobile devant la justice.

Imbrecq (G.) et Perissé (L). — Les litiges de l'automobile.

Josserand (Louis). — L'automobile et le droit *(Conférence faite à l'Automobile-Club du Rhône*, le 12 février 1908).

Laborde (A). — Cours élémentaire de droit criminel.

LABORDE (A). — La fuite des conducteurs de véhicules après accident *(Commentaire de la loi du 17 juillet 1908.* Lois nouvelles, 15 janvier 1909).

PASCAUD (Henri). — La circulation des automobiles et la responsabilité pénale et civile de leur conducteurs et propriétaires *(Revue critique de législation et de jurisprudence,* 1908, p. 602).

PLANIOL (M). — Traité élémentaire de droit civil, 4e édition, tome II.

SAINCTELETTE (G.-L). — Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accident.

SCHEIKEWITCH (A). — Une statistique officielle des accidents d'automobiles en Allemagne *(Bulletin de la Société d'études législatives,* 1907, p. 433).

SCHEIKEWITCH (A). — L'automobile devant les assemblées parlementaires allemandes *(Bulletin de la Société d'études législatives,* 1908, p. 179 et 277).

SOURDAT. — Traité général de la responsabilité.

VILLEBRUN (Louis). — Essai sur l'idée de Faute et sur l'idée de Risques. — Thèse, Montpellier, 1908.

WAHL (A). — La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles *(Revue trimestrielle de droit civil,* 1908).

Bulletin de la Société d'études législatives, 1907. — Discussion du projet de loi, p. 299-305, 357-420. — Statistique des accidents causés par des véhicules divers de 1902 à 1906 dans le département de la Seine, p. 316. — Une campagne d'opinion sur la question de l'automobile, p. 628. — 1908. — Projet de loi belge, p. 284. — Projet allemand soumis au Bundesrath, p. 423.

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

PRÉLIMINAIRES 7

INTRODUCTION. — Le délit civil et le délit pénal, leur nature et leurs éléments..... 11

§ 1. — Leur nature..... 11

§ 2. — Éléments du délit civil..... 15

Les personnes civilement responsables..... 21

La responsabilité objective du fait des choses. 28

§ 3. — Éléments du délit pénal..... 34

PREMIÈRE PARTIE

LE DROIT POSITIF

SECTION I. — LA RESPONSABILITÉ CIVILE..... 39

TITRE I. — RESPONSABILITÉ CIVILE DES AUTOMOBILISTES..... 41

CHAPITRE I. — DE LA FAUTE DE L'AUTOMOBILISTE..... 42

§ 1. — Vitesse..... 43

§ 2. — Signal avertisseur..... 53

§ 3. — Côté réglementaire..... 55

§ 4. — Éclairage et autres prescriptions.... 56

§ 5. — Causes d'exonération..... 58

CHAPITRE II. — Du dommage causé 62
§ 1. — Dommage causé aux objets matériels. 62
§ 2. — Dommage causé aux animaux..... 63
§ 3. — Dommage causé aux personnes..... 73

CHAPITRE III. — Relation entre la faute et le dommage 79

CHAPITRE IV. — La responsabilité civile a raison du fait d'autrui..... 81
§ 1. — Les père et mère, instituteurs et artisans..... 81
§ 2. — Les maîtres et commettants..... 82
Lien de commission ou de domesticité..... 83
Exercice des fonctions..... 89
§ 3. — Autres personnes..... 94

TITRE II. — Responsabilité civile des tiers. 97

CHAPITRE I. — Responsabilité civile des tiers en général 98

CHAPITRE II. — Responsabilité civile des compagnies de chemins de fer..... 104
Passages à niveau gardés..... 105
Passages à niveau non gardés..... 107

SECTION II. — La responsabilité pénale 111
§ 1. — Les contraventions 112
Peines..... 112
Preuve des contraventions..... 115
§ 2. — Les délits..... 121
§ 3. — Application des peines..... 128
§ 4. — Retrait du certificat de capacité..... 133

DEUXIÈME PARTIE

LES PROJETS DE LOI

SECTION I. — PROJETS DE LOI FRANÇAIS..... 139
TITRE I. — LA RESPONSABILITÉ CIVILE..... 139
Risque ou faute 139
CHAPITRE I. — LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES.. 147
§ 1. — La base de la responsabilité..... 148
§ 2. — Le fonds de garantie 160
CHAPITRE II. — CRITIQUE DU PROJET..... 164
§ 1. — La base de la responsabilité..... 165
§ 2. — Le fonds de garantie..... 189
CHAPITRE III. — LES AUTRES PROJETS DE LOI 197
§ 1. — Proposition de loi de MM. Besnard et Dauthie 197
§ 2. — Proposition de loi de M. Messimy ... 199
§ 3. — Proposition de loi de M. Besnard.... 201
TITRE II. — LA RESPONSABILITÉ PÉNALE 205
§ 1. — Le projet de loi du 12 mars 1908.... 205
§ 2. — Critique du projet de loi 211
SECTION II. — PROJETS DE LOI ÉTRANGERS..... 215
§ 1. — Suisse..... 215
§ 2. — Allemagne..... 218
§ 3. — Autriche..... 222
§ 4. — Belgique..... 223
CONCLUSION 229
BIBLIOGRAPHIE 255